Die entwicklung des handels mit gebrauchsfer...

Hugo Kanter


PROPERTY OF
University of
Michigan
Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS



Volkswirtschaftliche Abhandlungen
der Badischen Hochschulen
herausgegeben von
Carl Johannes Fuchs, Karl Rathgen,
Gerhard von Schulze-Gävernitz, Max Weber.
Fünfter Band. Drittes Heft.

Die

Entwicklung des Handels

mit gebrauchsfertigen Waren

von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis 1866

zu Frankfurt a. M.

Von

Hugo Kanter.



Tübingen und Leipzig
Verlag von J. C. B. Mohr (Paul Siebeck)
1902.

AUS DEM SEMINAR

DES

HERRN PROFESSOR Dr. MAX WEBER

IN HEIDELBERG.

DRUCK VON H. LAUPP JR IN TÜBINGEN

Inhalt.

Benützte Quellen:

I. Archivalische.

a. das Archiv der Handelskammer zu Frankfurt a. M., bis zum Jahre 1836. (Zur Zeit der Benützung noch ungeordnet und daher wenig ergiebig.)

b. die Akten auf dem alten Archiv zu Frankfurt a. M., und zwar bis zum Jahr 1815 alle Akten, die sich auf Messen, Gewerbe, Zoll, Steuer, Wege, Handelsverbindungen, Schiffahrt beziehen, seit 1750. Daneben viele Privatakten aus der grossherzoglichen Zeit Frankfurts, die sich in der Regierung thätige Männer angelegt hatten, besonders die Cleynmanns. Ausserdem die Akten des Recheney- und Rentenamts aus der grossherzoglichen Zeit.

c. Für 1815 bis 1866: die Akten des Recheney und Rentamts (des Handelsministeriums der freien Stadt) im alten Archiv und die Senatsakten aus der gleichen Zeit im neuen Archiv, soweit sich diese auf die einschlägigen Materien beziehen.

Von 1836–1852 von besonderer Wichtigkeit: die Berichte der Frankfurtischen obersten Zollbehörde an den Senat über den Verlauf der einzelnen Messen und die Ergebnisse des Handels in den einzelnen Jahren (neues Archiv).

II. Litterarische.

Das Buch »Von den zwo Reichsmessen«: zu Frankfurt 1756 anonym erschienen (von *Otto*).

Die Messschemata, die Handlungsschemata und die Handlungsadressbücher, soweit solche in der Bibliothek des alten Archivs zu Frankfurt vorhanden sind.

Die Berichte der Handelskammer zu Frankfurt a. M. (seit 1860).

Ueber die Frankfurter Verfassung, Gesetze etc. die einschlägigen Sammlungen (Beyerbach und die offizielle Sammlung seit 1815).

Geschichtliche Darstellung des Handels, der Gewerbe und des Ackerbaus von *G. v. Gülich*, Jena 1830 ff. bis 1845.

Statistische Uebersicht der Mainschiffahrt und der Flösserei im Jahr 1840 von *Heinrich Meidinger*, Frankfurt a. M. 1841.

Statistische Darstellung des deutschen Fabrik- und Handelswesens. Dr. *J. D. A. Höck*, Schmalkalden 1822.

Beiträge zur Kenntnis des gewerblichen und kommerziellen Zustandes der preussischen Monarchie. *C. W. Ferber*, Berlin 1829.

Neue Beiträge u. s. w. desselben Verfassers. Berlin 1832.

Beiträge zur Geschichte und Statistik der deutschen Messen. *F. C. F. Philippi*, Frankfurt a. d. Oder 1837.

Geschichte der Post in Frankfurt a. M. Nach archivalischen Quellen. *B. Faulhaber.* Frankfurt a. M. 1883.

Frankfurter Bürgerbuch. Dr. *Alexander Dietz,* Frankfurt a. M. 1897.

Die Entwicklung der Konsumvereine in Deutschland. *Albert Knittel.* Münchener Dissertation. Karlsruhe 1894.

Ueber die neuesten Veränderungen im deutschen Wirtschaftsleben. *Walter Troeltsch.* Stuttgart 1899.

Warenhaus und Kleinhandel. *F. C. Huber,* Berlin 1899.

Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 88 (Referat von Prof. *Sombart).*

Grossmagazine und Kleinhandel. Dr. *Victor Mataja,* Leipzig 1891.

Wandlungen im modernen Detailhandel. Dr. *Walther Borgius.* Archiv für soz. Gesetzgebung und Stat., Bd. 13. Berlin 1898.

Für verschiedene Gedankenreihen über die Entwicklungstendenzen im Zwischenhandel, die sich in der einschlägigen Litteratur, besonders auch in der letztgenannten Arbeit, finden, glaube ich auf Grund des Aufsatzes:

> Der Zwischenhandel. *Kuno Hegart* (Pseudonym für *Hugo Kanter*). Grenzboten, Jahrg. 55, Nr. 14, 15. April 1896,

die Priorität in Anspruch nehmen zu können.

Berichtigungen: Seite 16, Zeile 21 v. o. lies »die« statt »der«. Seite 103 ist nach der Klammer durch Versehen des Verfassers ein kurzer Absatz weggeblieben, der die Annahme des Thalers als Vereinsmünze durch die Konvention vom 24. Jan. 1857 schildert.

Zur Untersuchung steht die Entwicklung des Zwischenhandels mit gebrauchsfertiger Ware zu Frankfurt a. M. Unter »Handel« im Allgemeinen und »Zwischenhandel« verstehen wir in dieser Abhandlung nur die Thätigkeit aller der Zwischenglieder, die sich bei der Verteilung der Gebrauchsgüter unter die Konsumenten zwischen diese und die Produzenten einschieben: also nicht die verteilende Thätigkeit desjenigen Produzenten, der unmittelbar seine Produkte an die Konsumenten abgiebt. »Gebrauchsfertig« ist diejenige Ware, die so, wie sie ist, zum Konsum dienlich ist oder in den Konsumentengemeinschaften (Familien, Hauswirtschaften) zum Konsum brauchbar gemacht wird. Das gleiche Stück Ware, etwa Kleiderstoff, kann in den Bereich unserer Betrachtung fallen, falls aus ihm in einer Hauswirtschaft Kleider gemacht werden, oder es kann ausserhalb dieser Abhandlung liegen: dann nämlich, wenn es von einem Kaufmann gekauft wird, der aus ihm Kleider zum Wiederverkauf fertigen lässt. In diesem Fall wären die fertigen Kleider die gebrauchsfertige Ware.

Das Gebiet, das der Handel Frankfurts versorgt, zerlegt man zweckmässig in das Gebiet der Stadt selbst und in den grösseren oder kleineren Umkreis, dessen Konsum durch den Frankfurter Handel befriedigt wird. Der Handel dieser beiden verschiedenen territorialen Bezirke liegt meist in verschiedenen Händen und seine Entwicklung ist ungleickmässig, da auf beide Arten des Handels die bewegenden Kräfte verschieden stark wirken.

Zwischenglieder, die bei der Versorgung Frankfurts bereits ausgeschaltet sind, können bei der Versorgung des Hinterlandes noch in Frage kommen; Kapitalkräfte, die man für die Versorgung Frankfurts gross nennt, können zu klein sein, um eine bestimmte Stelle in der Versorgung des Hinterlandes einzunehmen. Im allgemeinen ist jedoch festzuhalten, dass das Stadtgebiet nichts anderes ist als der nächstliegende Teil des vom Handel der Kauf-

mannschaft Frankfurts berührten Gebiets. Unser Hauptaugenmerk wollen wir auf die Betrachtung folgender drei Branchen (immer in ihrem weitesten Umfange gedacht) richten: a) Manufakturware und Konfektion, b) Kolonialware, c) Kleineisenware. Daneben werden wir uns in zweiter Linie mit der Galanterie- und Luxuswarenbranche beschäftigen, sodass wir die wichtigsten Teile des Frankfurter Handels eingehend besprechen; auf sonstige interessante Branchen brauchen wir deswegen nicht völlig zu verzichten.

Die Entwicklung des Zwischenhandels in gebrauchsfertigen Waren kann nur durch folgende Momente bedingt sein. 1. Durch den Stand der Produktion. Nur eine Produktion, die für einen grösseren als den lokalen Bedarf produziert, bedarf des Handels. Handwerksmässige Unternehmungen bedürfen seiner nicht. Aber auch kapitalistische Unternehmungen bedürfen seiner nur dann, wenn die Unternehmungen spezialisiert sind, d. h. wenn sie nur einzelne oder wenige Artikel der Warengattung (»Branche«), zu der ihre Produkte gehören, herstellen; wenn sie zentralisiert sind, können sie des Handels entbehren. Die einzelnen Fälle zu konstatieren wird Sache der Abhandlung sein.

2. Es ist der Handel abhängig von dem Zustand der Verkehrswege, ihrer Häufigkeit, ihrer leichten oder erschwerten Benutzbarkeit. Dazu treten die Schnelligkeit, die Pünktlichkeit und vor allem die Kosten der Transporte als wichtige Nebenpunkte.

3. Es ist für den Handel von Bedeutung die Gewerbe-, Verkehrs- und Handelsgesetzgebung und die politische Lage.

4. Es muss die Grösse des Kapitals in Betracht gezogen werden, die den Handeltreibenden zur Verfügung steht, und ob sie die Neigung haben, das in der Handelsunternehmung festgelegte Kapital nicht über gewisse traditionell gegebene Grenzen wachsen zu lassen, oder ob sie — wie es mit wachsendem Erwerbstrieb und unter der Geissel der Konkurrenz geschieht — das in der Handelsunternehmung investierte Kapital vermehren.

5. Es ist auf verschiedene Eigenschaften des konsumierenden Publikums Rücksicht zu nehmen: so besonders auf seine Kaufkraft, auf die traditionelle Höhe der Lebenshaltung der Bevölkerung und — damit im Zusammenhang — auf das den Handwerkern gewährte Einkommen. Davon hängt nämlich die Preishöhe der Produkte ab, die zu unterbieten ist, wenn kapitalistische Unternehmungen auf irgend einem Gebiete in Wettbewerb mit dem Handwerk treten. Davon hängt aber ausserdem die bei den

Handwerkern, Krämern und kleineren Kaufleuten übliche Grösse des Vermögens ab und damit deren Widerstandskraft. — Sodann ist die soziale Schichtung des Publikums in Betracht zu ziehen: haben wir wenige, aber breite Schichten vor uns, von denen jede eine typische Lebenshaltung und typische Bedürfnisse hat, oder sind die Abstufungen sehr gross und die Bedürfnisse der Art nach ungleichmässig. Es giebt z. B. Städte, bei denen die grosse Menge der Bevölkerung Industrieproletariat ist; darüber erhebt sich eine immerhin noch ansehnliche Schicht niederen Mittelstandes, wogegen die wohlhabenderen Schichten des Mittelstandes sehr dünn sind. Die Spitze der sozialen Pyramide bildet eine unverhältnismässig grosse Anzahl sehr reicher Leute. In einer solchen Stadt wird der Zwischenhandel anders organisiert sein als in Frankfurt, wo das Proletariat selbst bis in die neueste Zeit hinein verhältnismässig klein, die Schichten des Mittelstandes stark und zahlreich sind und die Kaufkraft der breiten obersten Kreise ihre Schranke nur in der Konsumfähigkeit, nicht in finanziellen Erwägungen findet. — Zu beachten ist auch, ob die Konsumenten noch über die herkömmliche Warenkunde verfügen, oder ob sie völlig auf die Reellität der Händler angewiesen sind.

Den Zeitraum, für den wir die Entwickelung des Handels in Frankfurt a. M. betrachten wollen, zerlegen wir zweckmässig in folgende Perioden. 1. Die Zeit vor 1795, 2. die Zeit der grossen Revolution von 1795—1815. Das Jahr 1795 nehmen wir, weil in ihm 1. das linke deutsche Rheinufer an Frankreich kam, und 2. die Batavische Republik gegründet wurde, zwei politische Thatsachen, die den Handel Frankfurts mächtig beeinflussten, und weil man etwa von diesem Jahre an in der Frankfurter Handelspolitik den Geist der neuen Ideen verspüren kann. 3. Die Zeit des Deutschen Bundes bis zum Zollvereinanschluss Frankfurts, das ist 1836 und 4. von 1836—1866.

Die Zeit seit der Mitte des 18. Jahrhunderts bis 1795.

1. Der Stand der Produktion[1]).

In kapitalistischen Unternehmungen werden hergestellt in Deutschland und benachbarten österreichischen Kronländern: Leinengarn und Leinen, Wollengarn und Wollwaren, Strumpfwaren, ganz wenig Baumwollwaren, Eisenwaren und Leder. Daneben spielten noch eine gewisse Rolle Porzellan, Glas, lederne Handschuhe, einige chemische Produkte und die Nebenprodukte der Köhlereien. Ihrer Art nach sind die kapitalistischen Unternehmungen in der überwiegenden Mehrzahl Verlagsgeschäfte. Diese Form herrscht allein in der Leinenbranche und bei den Eisenwaren. Bei Leder scheinen bereits vereinzelte Betriebe grösseren Umfang erreicht zu haben und deren Betriebsleiter auch den wei-

1) Die deutsche Produktion hat eine gleichmässige Entwicklung bis zum Jahr 1806, dem Beginn der Kontinentalsperre, erfahren. Man kann deshalb zur Beleuchtung des Standes der Produktion unserer Epoche auch Angaben herbeiziehen, die für kurze Zeit nach 1795 gemacht werden.

teren Vertrieb ihrer Produkte in der Hand zu haben. In der Wollwarenbranche und der Strumpfwarenproduktion wird sich Verlag und Manufaktur etwa die Wage halten. Porzellan, Glas, Baumwollenwaren, chemische Produkte werden in Manufakturen oder diesen in der ökonomischen Terminologie gleichstehenden Betrieben hergestellt. Ueber den Umfang der Produktion vgl. die in der Anmerkung wiedergegebenen Angaben von *Gülich* und *Höck*. Das für das Thema Wichtige ist Folgendes: Die Textilindustrie bedarf bereits in fast allen Branchen des Handels. Die Ausdehnung der Unternehmungen, die für den interlokalen Bedarf arbeiten, beweist, dass die Produktion für den nur lokalen Bedarf im Zurückgehen, selbst schon im Verschwinden ist. Baumwollwaren sind Importartikel, bedürfen also gleichfalls des Handels. In der Umgegend Frankfurts giebt es sehr wenig Textilindustrie, die handwerksmässige Produktion in der Stadt ist gering. 1771 werden 14 Leinenweber, 4 Kattunglätter, 4 Garnmacher und 7 Tuchbereiter aufgezählt, 1786 26 Barchent- und Leinenweber und sonst nichts. Die Einwohnerzahl der Stadt (nach den Todesfällen geschätzt) ist etwa 30000. Zum Vergleich möge dienen, dass Mecklenburg-Schwerin 1785 bei 250000 Einwohnern 426 Leinenweber zählt, das ist auf je 10000 Einwohner 17, während Frankfurt 5 bis 8 hat. Vom Handwerk der Wollenweber wird 1785 gesagt, dass es längst abgestorben ist. Ueber zwei andere Warengruppen, die in dieser Zeit schon zu einem beträchtlichen Teil kapitalistisch hergestellt werden: Metallwaren (vornehmlich Kleineisenwaren) und Leder diene Folgendes zur Orientierung: Die Orte der Kleineisenindustrie sind die gleichen wie heute. Trotz ihrer absolut noch sehr geringen Ausdehnung werden fast alle Gegenstände der Branche hergestellt. Die Form der Unternehmung ist der Verlag. Unter den Waren werden angeführt: Messer, Klingen, Häckerlingsmesser, Sicheln, Sensen, Nähnadeln, Eisendraht und Blech, Nägel, Feilen, Scheeren, Ahlen, Zwecken, Striegel, Ringe, Ketten etc. Die Betriebe sind bereits nach ihren Produkten spezialisiert. Den Absatz vermittelt der Kaufmann, der die Produkte eines örtlich begrenzten Bezirkes gemeinsam zum Markt bringt. Ueber das Einzelne vgl. Anm.

Von Leder»fabriken« kann man noch nicht sprechen. Es sind zum grössten Teil, mit Ausnahme der bereits oben erwähnten vereinzelten Betriebe grösseren Umfangs mit einem kaufmännisch denkenden und handelnden Betriebsleiter, ganz kleine, oft auf

Dörfern ansässige Gerbermeister. Unverkennbar ist, dass die mächtigste Person in der Gerberei der Kaufmann ist, der die rohen Häute zusammenkauft und auch von weit her (namentlich Russland und Polen) importiert, und dann den Absatz der gegerbten Häute in der Hand hat. Geklagt wird bereits, dass bei solcher Lage der Dinge der Gerbermeister seine bewährte Gerbemethode aufgiebt und zur Schnellgerberei übergeht, die ein billiges aber minderwertiges Produkt liefert.

Alle übrigen Industrieen sind in unserer Zeit noch von geringer Bedeutung. Zu erwähnen sind folgende, über deren Einzelheiten man die Anmerkungen nachsehen mag: Die böhmische und schlesische Glasindustrie, die in Staatsmanufakturen betriebene Porzellanfabrikation (die grössten derartigen Betriebe dieser Zeit sind in Berlin mit 400 und in Meissen mit 500 Arbeitern). — Für Frankfurt besonders kommt in Betracht die Herstellung von Bijouteriewaren in Pforzheim und Hanau und die absolut noch äusserst geringfügige Hutfabrikation in Berlin, Halle, Kassel, Hanau und noch manchen anderen Städten. Mehr Bedeutung auch nach modernen Begriffen haben in dieser Zeit die Strumpfwirkereien. Der Höhepunkt ist zwar schon überschritten (Aenderung der Mode), doch ist noch die grösste Fabrik Europas eine Strumpffabrik in Apolda mit 655 Strumpfwirkerstühlen und 40420 Dtzd. Paar jährlichem Produkt.

Die handwerksmässige Produktion in Frankfurt entspricht genau diesem Bilde. Die Metallgewerbe sind bereits schwach vertreten: 1771 : 3 Messerschmiede, 1 Nadler, 1 Sporer, 4 Schlosser, 2 Zeugschmiede, 2 Windenmacher, 10 Schwertfeger, 2 Feilenhauer. 1786: 3 Messerschmiede (darunter 1 Wittwe), 1 Sporer (Schlosser nicht erwähnt), 2 Zeugschmiede, 0 Windenmacher, 0 Feilenhauer. 6 Schwertfeger (darunter 2 Wittwen), 0 Nadler. Aehnlich ist es mit den Strumpfwebern und Hutmachern (1771 nur 4 Hutmacher, dagegen schon 5 Krämer mit Hüten).

2. Der Zustand der Verkehrswege. Von den natürlichen Verkehrsstrassen war der Rhein durch die grosse Anzahl der Zollstellen, die Höhe der Gebühren, die Stapelrechte von Speyer, Mainz und Cöln, und oft genug auch durch die Gewaltthätigkeiten der Territorialherren, die bei den zahlreichen Streitigkeiten mit ihren Nachbarn gern die Beschlagnahme von Waren und Schiffen als Repressalie benutzten, eine Strasse geworden, die vor den Landstrassen kaum noch Vorzüge hatte. Kaffee, der in Nantes

gekauft war, ging nicht über Holland und den Rhein hinauf, sondern über Bremen, wobei von Carlshafen oder Hannöversch-Minden ab der Landtransport nötig wurde. Alles Leder von Malmedy und Stablo und ebenso alle Elberfeld'schen und Jülich- und Bergischen Fabrikate wurden zu Land nach Frankfurt gebracht. (So noch gegen Ende der 80 er Jahre des vorigen Jahrhunderts.) Auf dem Main stand es etwas, aber nicht viel besser. Bis 1802 bestanden hier 32 Zollstationen mit ganz verschiedenen Erhebungsgebühren, sodass selbst zwischen Frankfurt und Mainz man Häute lieber zu Wagen als zu Schiff beförderte. Pro Zentner zahlte man insgesamt auf dem Main etwa 65 Kreuzer Zoll, d. h. ein Schiff etwa 1000 Gulden. Durch Bestechung der Zöllner war allerdings ein Nachlass bis etwa $^1/_3$ zu erreichen[1]). Nicht weniger als die Höhe des Zolls wurde der häufige Aufenthalt lästig. Die Schiffe mussten stundenlang liegen bleiben, um an einer Station vorbeizukommen.

Ueber die Häufigkeit der Landstrassen lässt sich wenig sagen. Ich habe den Eindruck, dass etwa vor dem Jahre 1765 in dem südwestlichen, rechtsrheinischen Deutschland und in der linksrheinischen Pfalz von Chausseen, d. h. von befestigten, durch Gräben und Baumreihen in ihrer Trace festgelegten, und aus öffentlichen Mitteln oder doch unter öffentlicher Aufsicht unterhaltenen Strassen nicht die Rede sein kann. Die vorhandenen Strassen waren schmal, nicht befestigt, veränderten je nach der Witterung oder auch auf Wunsch mächtiger Anlieger oder der Territorialherren ihre Trace, die Geleise der Wagen waren tief eingeschnitten, von Baumpflanzungen war keine Rede. Das Wasser stieg selbst zu nicht regnerischer Zeit an tief gelegenen Stellen bis zur Achsenhöhe, und dass in den Postkutschen der Boden durchfeuchtet wurde, war keine Seltenheit. Bei solcher Beschaffenheit der Wege erübrigt es sich,. über ihre Häufigkeit Untersuchungen anzustellen, die schliesslich doch ergebnislos bleiben. Viel schlechter konnte man auf den üblichen Verbindungspfaden zwi-

1) Damit stimmt überein eine Rechnung von 1790 für ein mit 2300 Ztr. am 6. Juli von Mainz abgegangenes Schiff, das am 20. Juli in Würzburg und am 28. Juli in Kitzingen auslud. Der Schiffer hat de facto an 25 Zollstellen (darunter 9 Kurmainzischen) an Zoll 666 fl. 43 kr., an »Accidenzien« für die Zöllner 93 fl. 6 kr., für Knechtslohn, Leinpfadpferde (7 Stück) und Vorspann bis Würzburg 1018, bis Kitzingen extra 65 fl. bezahlt. Alles in allem 1842 fl. 49 kr. Seine Einnahme (Fracht nach W. = 50 kr., nach K. = 58 kr. pr. Ztr.) war 2070 fl.

schen den einzelnen Ortschaften auch nicht fahren als auf der Heerstrasse.

Seit Beginn des 2. Drittels des 18. Jahrhunderts macht sich nun das Bestreben geltend wirkliche Strassen zu bauen. Insbesondere kann man der vorderösterreichischen Regierung die Anerkennung nicht versagen, dass sie die besonders wichtigen Strassen, die rechtsrheinisch von Frankfurt durch die vorderen Lande nach der Schweiz führten, mit Energie auszubauen trachtete. Ihr Wille war allerdings besser als ihre Thatkraft.

Die unzähligen Territorialherren, die an dieser Strasse lagen, waren durch keinen Kreisbeschluss und durch keine Drohung der Reichsexekution dazu zu bewegen, auch nur das allernotwendigste für die »Wiederherstellung« der Strasse zu thun. (Nach des Verfassers Vermuten hat eine »Strasse«, die »wiederhergestellt« werden konnte, nie bestanden; es war ein getretener oder gefahrener, an manchen Stellen etwas gebesserter Weg vorhanden mit den allernotwendigsten Brückenbauten, die niemals ganz aus dem Zustand des Provisorischen herauskamen). Der Gang der Dinge war regelmässig der: die vorderen Lande thaten wirklich etwas für die Strasse, brachten dann einen Kreisbeschluss zu Stande, der den übrigen Territorien das gleiche auftrug, und einen Termin festsetzte, wann diese Wiederherstellung vollendet sein müsste und von wann ab es den deutschen Fuhrleuten verboten sein sollte, Waren auf der linksrheinischen, französischen Seite zu spedieren. Der Termin kam, an der Strasse war nichts ausgebessert, und die Fuhrleute kümmerten sich daher um das Verbot keinen Deut. Reichlich 40 Jahre dauerte es, bis diese Strasse so weit in Stand gesetzt war, dass sie an Fahrbarkeit und an Zollbelastung (auch das war ein Punkt ewiger Kreisbeschlüsse, die womöglich noch weniger Befolgung fanden als die über Wiederherstellung der Strassen) es einigermassen mit den französischen Strassen aufnehmen konnte. Die Stadt Frankfurt, die sich dem oberrheinischen Kreise gegenüber nur dahin gebunden hatte, sie würde die deutsche Route ihren Fuhrleuten zu befahren befehlen, wenn sie eben so vorteilhaft sei wie die französische, liess 1736 und 1775 durch Vertrauensmänner Unkosten, Dauer, Bequemlichkeit etc. beider Routen feststellen, entschied darauf, dass die französische Route die bessere sei und liess Kreisbeschluss und Reichsexekution ruhig ihr papiernes Dasein weiter fristen. Dabei ist zu beachten, dass diese Strasse, weil sie 1. die starke Konkurrenz der französischen

Parallelstrasse auszuhalten hatte und 2. durch österreichisches Gebiet ging, d. h. sich teilweise wenigstens der Obhut einer potenten und fürsorglichen Regierung erfreute, eine Ausnahmestellung unter den übrigen Strassen des Landes einnahm. Seit 1765 kann man allerdings ein langsames Besserwerden der Verhältnisse erkennen. Zunächst wirkte Frankreich vorbildlich, und es ist kein Zweifel, dass die französischen Wege in der Mitte des 18. Jahrhunderts fast alle deutschen Strassen an Güte übertrafen. Man schreitet (unter Anfeindung weiter Kreise, die in dem Ausbau der Strassen, insbesondere in den Chausseegräben und den Baumpflanzungen keinen Fortschritt erkennen wollten) zum Chausseebau, giebt Chausseeordnungen heraus, die die Belastung der Wagen u. a. m. regeln, und erhebt zum Unterhalt der Chausseen Chausseegelder. Diese Chausseeordnungen werden zur Kenntnisnahme den benachbarten Reichsständen mitgeteilt, und so erfahren wir 1766 von einem Chausseebau durch das Bistum Fulda, 1769 von einer Würzburger Chausseeordnung, 1770 von dem Chausseebau Frankfurt-Mainz, 1787 hören wir, dass Kurmainz mit der Absicht umgeht, seine sämtlichen wichtigeren Strassen zu chaussieren.

Ein wichtiger Punkt in allen Chausseeordnungen ist die Maximalbelastung der Wagen. So lange die Wege ganz schlecht waren, verbot es sich von selbst mehr als höchstens 8 Zentner als Pferdelast zu rechnen, also einen 6spännigen Güterwagen mit mehr als etwa 50 Zentner zu beladen. Sowie aber Chaussierungen eintreten, kann man dem einzelnen Pferde mehr zumuten und ausserdem durch vermehrten Vorspann auch schwerer beladene Wagen vorwärts bringen. Da durch diese grossen Lasten man aber eine allzu grosse Abnützung der Chausseen befürchtet, enthalten sämtliche Chausseeordnungen die Angabe eines Maximalladegewichts. Es ist nun zu beobachten, dass dieses Gewicht langsam steigt (wahrscheinlich im Zusammenhange mit einem Besserwerden der Chausseen und des Pferdematerials) und dadurch die Frachtkosten herabgesetzt werden.

Im fränkischen Kreise werden 1768 48 Zentner als Höchstgewicht festgesetzt, im schwäbischen 1780 60—70 Zentner, 1793 80 Zentner (8 Pferde!). In der nächsten Periode steigt diese Belastung (allerdings zum Schaden der Chausseen de facto bis auf 120 Zentner).

Bei Benützung der Strassen mussten Transitozölle gezahlt werden, die oft mit den Wegegeldern verquickt sind. Die Frank-

furter klagen besonders darüber, dass beim Betreten jedes irgend wie bedeutenderen Territoriums die Waren gänzlich abgeladen werden müssen — ein Verlust nicht nur durch den Aufenthalt, sondern auch durch die unvermeidliche Beschädigung der Güter. Die Verpackung der Güter musste den Strapazen solcher Touren angepasst werden, sie war infolgedessen verhältnismässig kostspielig und verteuerte ausserdem durch ihr hohes Gewicht den Transport.

Erhalten ist aus den Jahren 1736, 1739 und 1775 eine Vergleichung der Transportkosten von Frankfurt bis Basel auf der französischen und der deutschen Seite. Bis Freiburg werden auf der deutschen Route 1736 32 Zollstellen gezählt, und ein mit 6 bis 8 Pferden bespannter Wagen mit höchstens 60 Zentner Gut zahlt allein 23 Gulden 20 Kreuzer Wegegeld (und zwar im schwersten Münzfuss, dem »20-Gulden-Fuss«, der sich zum gebräuchlichen wie 6 : 5 verhält).

1739 ist dies Wegegeld auf 16 fl. 49 kr. für den sechsspännigen Wagen ermässigt. Die Fuhrleute fahren noch immer lieber auf der französischen Seite, trotzdem eine Strafe von 20 Thalern darauf steht, da die Transportkosten hier pro Zentner etwa 1 fl. geringer sind.

1775 werden die Speditionskosten (Zoll, Weggeld, Trinkgeld, Futtergeld, Vorspann — oft nochmals 6 Pferde) für einen sechsspännigen Lastwagen auf der deutschen und französischen Seite spezifiziert. Die eigentlichen Transportkosten sind auf der deutschen Seite etwa 71 Gulden, die Zölle und Weggelder überdies 60 Gulden, insgesamt 131 fl. 22 kr. Auf der französischen Seite kostet der Transport 59 fl. 20$^1/_2$ kr., wobei die Kosten von Rheinzabern ab, der deutschen Grenzstation, nur 14 fl. 44 kr. betragen. Die Stadt Frankfurt trieb aber selbst, wie unten dargethan wird, ganz die gleiche Zollpolitik wie ihre Nachbarn.

3 Ueber die regelmässigen Posten, die von und nach Frankfurt a. M. verkehrten, giebt *B. Faulhaber* in seinem 1883 zu Frankfurt a. M. erschienenen Werke: »Geschichte der Post in Frankfurt a. M. Nach archivalischen Quellen« folgende Zusammenstellung, bei der es ihm auch nicht möglich ist, Angaben über Preis und Dauer zumachen. Ich nehme an, dass gegen Ende des 18. Jahrhunderts ein Lastfuhrwerk etwa 25—30 km am Tage zurücklegte, Fahrposten mit wechselndem Vorspann etwa 55—60 km, reitende Briefposten mit Pferde- und Reiterwechsel etwa 70—75 km. Last-

Eilfuhrwerk mit Vorspannwechsel wird es auf 45—50 km pro Tag gebracht haben.

Thurn und Taxis'sche Posten.

B (= Briefpost, reitend), F (= Fahrpost).

Um 1750	Um 1800
Schweizer Kurs	
Westschweiz	
B. Abgang: 4mal wöch., abends 5 Uhr Ankunft: 4 » » morg. 8 Uhr	6mal wöch. Abg. und Ankunft
Ostschweiz und Breisgau	
Ankunft: 4mal wöchentlich	Ankunft: 4mal wöchentlich
Bairisch-Schwäbischer und Bergstrasser Kurs	
B. Abgang alle Abend 5 Uhr Ankunft alle Morgen 8 Uhr	F. Abgang u. Ankunft 2mal wöch. B. täglich Abgang u. Ankunft
Nach Speier und Germersheim	
B. Abgang u. Ankunft 4mal wöchentl.	B. 5mal Abg., 4mal Ank. wöchentl.
Nach Salzburg und dem Erzbistum.	
B. 4mal wöchentlich Abgang 2mal » Ankunft	
Französischer Kurs	
B. täglich Abgang und Ankunft	B. täglich, F. 2mal wöch. } Abgang und Ankunft nach und von Baden-Durlach F 3mal wöchentlich.
Westricher Kurs.	
B. 2mal wöchentlich Abgang und Ankunft.	Bis Bingen den Rhein herunter Abgang 1mal mehr.
Odenwälder Kurs.	
B. 2mal wöchentlich.	
Reichskurs.	
Nach Oesterreich, Mähren, Ungarn, Nord-Baiern, den Donaustädten, dem Spessart.	
B. täglich.	F. 1mal wöchentl. Abgang und Ankunft.
Nach Hanau	
täglich 2mal.	
	Nach Thüringen 5mal wöchentlich. Nach Böhmen und Schlesien 2mal wöchentlich. Den Main hinauf F. 1mal wöchentlich.

Nordischer Kurs.

Nach Schweden, Dänemark, den Hansestädten, Russland, Brandenburg, Hannover
B. 4mal wöchentlich.

Sächsischer Kurs.

Nach Sachsen, Thüringen, Schlesien, Polen
B. 4mal wöchentlich.

Voigtländischer Kurs.

B. 4mal wöchentlich
F. 1mal »

Italienischer Kurs.

2mal wöchentlich
(den Main hinauf über Augsburg, Bozen, Trient).

Westfälischer Kurs.

Hamburg, Bremen, Waldeck, Westfalen.	Westfalen, Waldeck, Kassel.

B. 2mal wöchentlich.

Sauerländischer Kurs.

Hamburg, Bremen, Sauerland, Wetzlar, Giessen.	Sauerland, Wetzlar, Giessen.
B. 2mal wöchentlich.	
	F. 1mal wöchentlich.

Wetzlarer Kurs.

Bis Wetzlar.	Wetzlar und Wetterau.
B. täglich.	
	F. 1mal wöchentlich.

Holländischer Kurs.

Vacat.	Abg. 3mal, Ank. 2mal } wöchentlich.

Niederländischer Kurs.

Belgien, Holland, Rheinprovinz.	Rheinprovinz, Belgien.

F. 2mal wöchentlich.
B. täglich.

Englischer Kurs.

2mal wöchentlich.

Westerwalder Kurs

(auch nach Geldern, Jülich und Holland).
F. u. B. 2mal wöchentlich.

Moselstromer Kurs.

Abgang 3mal, Ankunft 2mal } wöchentlich	F. 2mal wöchentl. Abg. u. Ankunft B. 4mal Abg., 2mal Ank. wöchentl.

Nach Mainz

B. täglich.	F. 4mal wöchentl. B. 3mal täglich Abgang. 1mal » Ankunft. In den Elsass bis Paris F. 2mal wöchentl. Nach Usingen etc. 2mal wöchentl. Nach Fulda F. 1mal wöchentl.

Hessen-Cassel'sche reitende (B) und fahrende (F) Posten (1808 aufgehoben).

1750	1800
Kasseler Kurs.	
B. 2mal wöchentl. Ank. und Abg. F. 3mal » » » »	gleich 1750, ausser im Winter: F. nur 2mal wöchentlich.
(Nach Nauheim, Giessen, Wetzlar, Fritzlar, Cassel.)	
Sächsischer Kurs.	
B. 2mal wöchentl. F. Sommer 2mal, Winter 3mal wöch. nur bis Leipzig.	Nach Thüringen, Kursachsen, Schlesien, Polen gleich wie 1750, nur F. auch im Winter 2mal.
Berliner Kurs.	
Nach Halberstadt, Magdeburg, Berlin B. 2mal } wöchentlich F. 2mal }	Bis nach Moskau, Kur-Livland, Königsberg, Danzig, Berlin etc. gleich wie 1750.
	Thüringer Kurs. B. 2mal wöchentlich. F. 1mal »
Nürnberger Kurs (scheint aber nicht über Thüringen hinauszugehen). B. 2mal wöchentlich F. 1mal »	
Bremer und Hamburger Kurs. (Rinteln, Bremen, Hamburg.) B. 2mal wöchentl. F. 1mal »	**Hamburger und Hannöverscher Kurs.** Braunschweig, Norwegen, Schweden, Dänemark, Mecklenburg, Harz, Hamburg. B. 2mal wöchentlich F. 2mal »
Hannöverscher Kurs (Minden, Hannover, Hamburg). B. 1mal wöchentl. F. 1mal »	**Bremer Kurs** (Höxter, Pyrmont, Lemgo, Rinteln, Schaumburg, Oldenburg, Bremen, Friesland). B. 2mal wöchentl. F. 1mal »
Holländischer und Westfälischer Kurs	
(Paderborn, Münster, Amsterdam). B. } 2mal wöchentl. F. }	(1800: weiter nach Geldern, Jülich, Flandern, Holland, England) gleich wie 1750.
Hessische Rheinbesitzungen.	
B. 2mal wöchentlich.	B. 2mal wöchentlich.

Hessen-Darmstädt. reitende Post (1806 aufgehoben).

Nach Darmstadt 4mal wöchentlich
» Giessen 2mal »

Herzogl. Sächs.-Eisenacher und Fürstl. Hessen-Darmstädtischer Sammet-Postwagen.

1750	1800
Nach Leipzig 2mal wöchentl.	Nach Leipzig, Schlesien, Polen, Berlin 2mal wöchentl.

Hessen-Homburg. Reit- und Fahrposten.

F. 2mal wöchentl. B. (Fussbote!) 4mal wöchentl.	B. (zu Pferd) 4mal wöchentl. F. 2mal »

Kurpfälzischer Postwagen.

Nach Heidelberg. Ank. 3mal, im Winter 2mal, Abg. 3mal wöchentl. (2mal wöch. Anschluss nach Stuttgart und Strassburg.)	Wie 1750.
Nach Köln und den Niederlanden im Sommer 3mal wöchentl. im Winter 2mal »	1774 an Taxis abgegeben.

Die Fürstl. Thurn und Taxis'sche Post bleibt allein bestehen bis 1861.

»Landkutschen« (in die Umgebung) fuhren regelmässig: 1700: 23; 2750: 27; 1800: 32.

4. Die Stadt stützte ihre Finanzen auf die Zölle, die die ein-, aus- und durchgehenden Waren entrichten mussten. Sie war Main-Stapelplatz (sicherlich de facto, ihr selbst fraglich ob de iure), und sie hatte Speditionsvorrechte. Durchgehende Waren mussten einheimischen Kaufleuten zur Spedition übergeben werden; die Stadt beanspruchte ein Wagegeld, gleichgiltig ob die Ware gewogen wurde, und ganz ebenso eine Niederlagegebühr. Umgangen durfte Frankfurt nicht werden. Es war wohl praktisch auch nicht möglich, da es die einzige Mainbrücke besass. Von 1776 ab werden mit bewusster Konsequenz die Zölle auf die Waren, deren die Stadt zum Eigenkonsum bedarf, erniedrigt, alle übrigen mit Ausnahme der auf Speditionsgüter stark erhöht.

Es hängt dies damit zusammen, dass man in Frankfurt einen starken wirtschaftlichen Aufschwung verspürte und zwar war vielleicht im Zusammenhange mit dem Strassenausbau eine Steigerung des interlokalen Verkehrs bemerkbar. Die Stadtregierung nun, die nicht weitsichtig genug war, um zu erkennen, dass dieses Aufblühen der Verkehrswirtschaft alle jene durch Gesetz festgelegten, rationell bereits unhaltbar gewordenen Vorrechte Frankfurts, wie Stapel- und Speditionsrechte, entweder beseitigen oder aber sich andere Emporien, wo man diese Dinge mangels einer historischen Entwicklung nicht kannte, suchen müsste, wollte, gestützt auf ihre verbrieften Rechte, an deren ewigen thatsächlichen Fortbestand man nicht zweifelte, für den Stadtsäckel das Fett

abschöpfen. Sobald die Stadt zur Erkenntnis ihres Irrtums kam, ging sie unter den üblichen Kämpfen und Gegenanstrengungen zu einer zeitgemässeren Zollpolitik über.

Es sind Zolltarife von 1727 vorhanden, der einzigen durchgreifenden Zollgesetzgebung im 18. Jahrhundert. Die Zölle sind reine Wertzölle, wobei ein Durchschnittswert der einzelnen Waren zu Grunde gelegt wird. Es werden sämtliche Handelsgüter aufgüter aufgezählt und alle neu hinzukommenden sind — bis die Stadt die Lücke im Tarif ausfüllt — zollfrei. (Deshalb sind diese Tarife interessante Belege für die qualitative Zunahme des Handelsgutes.) Im Tarif von 1821 sind etwa 10 mal so viel Waren aufgezählt als in dem von 1816, der seinerseits den Zolltarif aus dem letzten Viertel des 18. Jahrhunderts rekapituliert. Besonders beachtenswert ist, dass man durch die Zölle eine Ausgleichung in den Transportkosten wenigstens zu einem gewissen Teil versuchte. So wurden am Fahrthor (wo die zu Schiff kommenden Waren verzollt wurden) die höchsten Zölle berechnet, dann kamen die am Affenthor (jenseits des Mains — vielleicht war schon ein Brückengeld damit eingeschlossen, obwohl auch Brückengeld besonders erwähnt wird, allerdings mehr für Frucht- und Fleischmarktprodukte), am geringsten waren die Zölle an den Landthoren. Aber auch an ihnen waren die Tarife für die gleichen Positionen verschieden hoch. Dass der Fuhrmann sich nun zur Einfahrt in die Stadt das Thor ausgesucht habe, wo der Zoll für seine Ware am geringsten war, scheint teils durch die Anlage der Strassen, teils durch die Aufsicht der Zollbeamten unmöglich gewesen zu sein. Während der Herbstmesse und kurz vorher fand der Doppelzoll statt, d. h. die Tarife wurden fast auf das Doppelte erhöht. 18 Städte hatten das Privileg, dass ihre Waren vom Zoll während des ganzen Jahres mit Ausnahme von 9 Tagen (zwischen Bartholomäi und Aegidi) »befreit« waren, d. h. sie verzollten ihre Güter wie die Frankfurter Bürger ihr »Eigengut«. Darunter befinden sich Aachen, Wetzlar, Speyer, Nürnberg, Prag, Worms, Strassburg und das »alte« Bamberg (das »neue« zahlt halben Zoll). Die übrigen Städte sind z. Z. ohne Bedeutung mehr, oder kleine Nachbarflecken. Speditions- und Transitgut zahlt niedrigeren Zoll als Eigengut, eine Anordnung, die von den Kaufleuten mühsam gegenüber den den Rat beherrschenden, aus Nicht-Kaufleuten bestehenden Patriziergeschlechtern erkämpft wird, die aber gegen Ende unserer Epoche bereits unter dem Zwange der Konkurrenz

benachbarter Städte als unumgänglich angesehen wird. (Früher hat die Stadt, auf ihr Speditions- und Stapelrecht pochend, mit Vorliebe grade das »fremde« Gut besteuert.) Kommissionsgut, d. h. von fremden Fabrikanten für deren Rechnung an Frankfurter Kaufleute zum Verkauf übergebenes Gut, wird besonders hoch besteuert. Steuermaxime ist es ausserdem, möglichst wenig von allen diesen Gebühren von hiesigen Kaufleuten zu erheben, sondern sie auf die Fuhrleute und die fremden Lieferanten und Kunden der hiesigen Bürger abzuwälzen. Die Fuhrleute aus der Nachbarschaft der Stadt genossen ein kleines Privileg, wenn sie unbeladen Frankfurt wieder verliessen. Die zahlenmässigen Einzelheiten für all' diese Einrichtungen geben sich besser, wenn ihre Aufhebung besprochen wird.

5. Frankfurt hat in unserer Zeit etwa 30000 Einwohner. Die Sterbefälle übertreffen die Geburten im allgemeinen ganz bedeutend, es muss also ein starker Zuzug von aussen stattfinden. Falsch ist die Annahme, dass das Frankfurt des 18. Jahrhunderts eine Kaufmannsrepublik gewesen sei. Die im Rat vertretenen Geschlechter waren adelig und Nicht-Kaufleute. Zu einem grossen Teil Juristen, fanden sie ihre materielle Fundierung zunächst in dem grossen ererbten städtischen, sodann in dem ländlichen Grundbesitz. Jüngere Söhne finden sich vielfach in Diensten anderer Reichsstände. Dieser Adel, der die Regierungsgewalt zu einem Teil de jure in der Hand hat, sie thatsächlich aber fast völlig ohne Nebenbuhlerschaft ausübt, verliert seine materielle und politische Ueberlegenheit im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts durch das rasche Aufkommen eines sehr reichen Grosshändlertums. Insbesondere sind es Kaufleute französischen und italienischen Namens und wohl auch dieser Abstammung, die für ihre Zeit kolossale Vermögen zusammen bringen. (Der reichste etwa zwei Millionen Gulden.) Die italienischen Kaufleute handeln im allgemeinen mit italienischen Produkten (Südfrüchten und Luxuswaren für Tafel und Kleidung), die französischen Kaufleute sind Importeure niederrheinischer, französischer und englischer Manufakturwaren — in dieser Verallgemeinerung natürlich cum grano salis verstanden. Ein grosser Teil des Vermögens scheint aus Geldgeschäften mit den Fürsten herzurühren. Dies Grosshändlertum gewinnt politischen Einfluss im letzten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts und wird alleinherrschend im 1. Drittel des 19. Jahrh.

Als eine Tributleistung an die Ideen der vorhergegangenen

Zeit kann man es ansehen, dass die zur Herrschaft gelangenden Kaufmannsgeschlechter sich entweder historisch begründete, meistenteils wohl aber frei erfundene Adelsprädikate zulegen oder vom Kaiser oder dem Reichsverweser (dem Kurfürsten von der Pfalz) verleihen lassen.

Ueber dem herrschenden Stadtadel, der als reiches Konsumentenpublikum für unsere Abhandlung in dieser Zeit von Wert ist, erhebt sich noch als oberste Schicht der hohe Adel, der um Frankfurt herum seinen Sitz hat, Frankfurt selbst aber oft frequentiert, bisweilen in eignen Palais dort Hof hält, vor allem aber seine Luxusbedürfnisse dort deckt. Eine ähnliche Bedeutung für den Détailhandel Frankfurts hat die Thatsache, dass die Stadt nicht nur Wahl- und Krönungsstadt, sondern auch Hauptstadt zweier Reichskreise und Sitz der dazu abgeordneten Deputationen und Gesandten ist. Französische und Kaiserliche Geschäftsträger leben dauernd in Frankfurt. Frankfurt hat auch in seiner Bevölkerung einen gewissen Prozentsatz der verschwendungssüchtigen »jeunesse dorée« jener Zeit, meist jüngere Prinzen reichsständischer Familien. Den geringeren Kreisen, insbesondere dem Handwerkertume (soweit es sich nicht durch kunstfertige, hochqualifizierte Arbeiten sehr gut stand), gab der gesetzlich gewährte Nahrungsschutz und der Fremdenverkehr einen starken Rückhalt; gegen den Zuzug armer Leute wehrte man sich erfolgreich. Eine Lohnarbeiterschaft existierte nicht.

6. Der gesetzlich gewährte Nahrungsschutz besteht in Folgendem: Für das Handwerk besteht der übliche Zunftzwang. Jede Innung hatte ihr fest umgrenztes Arbeitsgebiet. Jedem Handwerker ist es ausserdem gestattet, mit allen solchen Waren Handel zu treiben, die, obwohl er sie nicht selbst verfertigt hat, ihrem Charakter nach in den Bereich seiner Handwerksthätigkeit fallen. Also darf der Uhrmacher als Zwischenhändler Uhren aus dem Schwarzwald, der Schmied Sensen steirischen Ursprungs, der Hutmacher Hüte aus Berliner Manufakturen u. s. w. verkaufen.

Dagegen dürfen weder Handelsleute noch Krämer Handwerkerwaren, die nicht von Frankfurter Handwerkern hergestellt sind, détaillieren. Das Alleinrecht zum Détailverkauf haben die Handwerker bei Gold- und Silberwaren, Kürschnerwaren, Knopfmacherwaren, Posamentierwaren, Silberwaren, Glaswaren, Dreherwaren, Messerschmiedwaren und Buchbinderwaren.

Der Nahrungsschutz der Krämer bestand in Folgendem: Jeder

Bürger (oder Bürgerswittwe) — in Ausnahmsfällen auch Beisassen — darf auf ausdrückliche Erlaubnis des Rechney- und Rentenamts, auch wenn keinerlei kaufmännische Vorbildung vorhergegangen ist und die Barmittel gering sind, einen Detailhandel beginnen mit Waren einer bestimmten Branche. Das gesamte Warengebiet war in eine ziemlich grosse Anzahl Gruppen zerlegt und eine dieser Gruppen (bisweilen auch mehrere oder aus mehreren Gruppen eine bestimmte Auswahl) wird dem »Krämer« als Feld seiner Handelsthätigkeit zugewiesen. Jeder Handel mit andern als ihm zugewiesenen Artikeln wird auf Anzeige hin bestraft. Die Krämer dürfen alle diejenigen Waren, deren Herstellung und Verkauf den Handwerkern vorbehalten ist, nicht feilbieten. Besonders viele Krämer gibt es, die mit Nahrungsmitteln (ausser Fleischwaren) handeln; daneben aber Leinwandkrämer, Bandwarenkrämer, Galanterie- und Bijouteriewarenkrämer u. s. f. »Handelsleute« unterlagen keiner gesetzlichen Beschränkung. Sie durften kaufmännische Geschäfte aller Art betreiben, engros und détail verkaufen. Nur Waren, deren Herstellung und Verkauf den Handwerkern vorbehalten war, durften auch sie nicht détail verkaufen. Sie mussten entweder Bürger sein oder eine kaufmännische Lehrzeit nachweisen und das Bürgerrecht erwerben. Nötig ist, dass der neuetablierte Handelsmann (so, und nicht »Kaufmann« heisst die offizielle Bezeichnung) einen Börsenanschlag macht, in dem er ausser seiner Firma (es herrscht das Prinzip der Firmenwahrheit) seine Geldmittel, mit denen er das Geschäft betreiben will, angibt. Der Senat verhütet falsche Angaben mit grosser Pünktlichkeit. Ein Fall wird in den Akten geschildert, wo eine Wittwe die Erlaubnis als Handelsfrau nicht erhält, obschon ihre eignen und geliehenen Baarmittel fast 10000 fl. sind. Sie will nur Spedition betreiben, aber auch hierzu hält der Senat ihr eignes Vermögen von 3000 fl. für zu klein. — Juden dürfen Krämerei und Handel treiben, aber keine offenen Läden, keine Schilder und Masten haben. Verboten ist das Hausieren; doch hören die Klagen über Hausierer nie auf; ebenso dürfen Fremde weder hier Handel treiben, noch das Verbot dadurch umgehen, dass sie einen Bürger als Handelsmann vorschieben, der die Ware in Kommission erhält — alles Vorschriften, deren Erfolg recht gering ist: Es sind gedruckte »Avertissements« bei den Akten, die Fremde in Frankfurt verteilen liessen, um die Konsumenten auf sich, insbesondere auf ihre weite Herkunft, die fremdländische Eleganz ihrer Waren etc. auf-

merksam zu machen.

Alle beschränkenden Verbote des Handels fallen während der Messen weg. Zu Ostern und Michaeli dauern sie je 3 Wochen, wobei der Engrosmarkt sich in der Woche vor dem offiziellen Beginn und in der 1. Messwoche abspielt.

7. Der Handel mit gebrauchsfähiger Ware war in Frankfurt in der besprochenen Epoche ein Kind der jüngsten Zeit. Der alte Handel, der sich mit Rohmetall, Fellen, Häuten und Seefischen befasste, hatte für Frankfurt seine Bedeutung bereits verloren, der neue, der die Produkte der Baumwollweberei und -Spinnerei, der kapitalistischen Wollwarenmanufakturen, Strumpfwirkereien, Spitzenklöppeleien etc. umsetzte, hatte ganz langsam Feld gewonnen. Zwischen diesem Absterben und Aufblühen liegt aber in Frankfurt eine Periode fast völliger Stagnation. Nur der Handel mit Wein hatte — wahrscheinlich seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts — eine andauernde Fortentwicklung erfahren, und seit Beginn des 18. Jahrhunderts war der Handel mit italienischen Spezerei- und Kolonialwaren aufgekommen. Dafür, dass zwischen dem abgestorbenen alten und dem jungen neuen Handel kein allmählicher Uebergang besteht, sondern ein zusammenhangloses novum in die Welt tritt, mag zum Beweise der Zusammenhanglosigkeit zwischen dem patrizischen Stadtadel und dem neuen Kaufmannsstand dienen. Der alte patrizische Stadtadel hat am Ausgang des 16. Jahrhunderts wahrscheinlich wie der Stadtadel in allen übrigen Handelsstädten sich mit dem Handel befasst und dadurch seine grossen Vermögen erworben. Wenn auch in der mittelalterlichen Stadt die Vermögen — dank der enormen Sterblichkeit infolge der schlechten hygienischen Zustände — im Laufe der Zeit nicht allzu sehr zersplittern, sondern sogar sich eher in wenigen Händen zusammenfinden, so ist ein derartig reicher städtischer Grundbesitz, wie wir ihn in der Mitte des 18. Jahrhunderts in der Hand des Stadtadels finden, ohne die Gewinnste, die der Handel abwirft oder vielmehr hier abgeworfen hat, nicht zu denken. Insbesondere sind das grade häufig solche Grundstücke, die ihrem ganzen Charakter und ihrer Anlage nach ganz bestimmt für die Zwecke des mittelalterlichen Grosshandels errichtet sind. Diese alten Stadtgeschlechter haben, wahrscheinlich als infolge des 30jährigen Krieges der Handel ertraglos wurde, ihre Geschäfte aufgegeben, und um 1750, also 2—3 Geschlechter später, gilt der Handel in Frankfurt zwar keineswegs als unfair, aber immerhin

nicht mehr für chevaleresque. Die neuen Kaufmannsfamilien sind meist fremder Abstammung. Sie sind z. T. Hugenotten, jedenfalls bei Beginn unserer Epoche schon ein Menschenalter in Frankfurt ansässig und haben sich wahrscheinlich durch Kleinhandel das zu grösseren Handelsunternehmungen nötige Vermögen erworben. Holländer, Flamen, Franzosen handeln mit den niederrheinischen Tuchen, den flandrischen Spitzen und dem holländ. Leder. Italienische Kaufleute führen Produkte ihres Landes. Die Einfuhr englischer Waren liegt gleichfalls bei diesen neuen Firmen. Zunächst haben alle diese jungen Familien ihr ganzes Vermögen nötig, um die Produkte eines Landstriches, — das waren bei der örtlichen Dezentralisation der kapitalistischen Betriebe jener Zeit meist nur ein paar Artikel einer Branche —, in grösseren Mengen zusammen zu kaufen, sie nach Frankfurt zu schaffen und sie dort feilzubieten. Die Spedition, durch lange Kriege gestört, durch schlechte Strassen gehemmt und vor allem ohne genügende Transportobjekte, da die Waren des alten Grosshandels seit langer Zeit meist seewärts und flussabwärts transportiert wurden, ein neuer Handel aber erst in den Anfängen steckte, war noch nicht in Thätigkeit, entwickelte sich allerdings im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts mit der Vermehrung des neuen hochwertigen, Sorgfalt und Schnelligkeit im Transport erheischenden Handelsgutes überraschend schnell. Vorläufig mussten die Frankfurter Handelsherren und deren Söhne die Waren selbst aus Flandern und Italien nach Frankfurt führen. Deshalb kann man auch von den Messen zu Frankfurt sagen: »bis etwa 1775 kamen dort die Käufer zusammen, um die von den Frankfurter Kaufleuten zu diesen Terminen zusammengeführten Waren einzukaufen. Wenige Jahre später dagegen trafen die Verkäufer ein, und die Kaufmannschaft Frankfurts kaufte.«

8. Dass der Gang der Entwicklung derartig gewesen ist, ergibt sich auch aus den zahlenmässigen Angaben, die wir den »Merkantilschematas« und den »Messschematas« dieser Zeit entnehmen. Diese Schemata sind von einem Frankfurter Kaufmann (Agent oder Commissionär würden wir ihn heut nach der Art seines Geschäftsbetriebes nennen) herausgegebene Handelsadressbücher. Die Merkantilschemata enthalten in alphabetischer Reihenfolge die Frankfurter Firmen, ihre Branche und bisweilen noch Zusätze wie »engros«, »détail«, »fabriziert« und dergl. Die Messschemata führen in derselben Ordnung die Messfremden an und zwar durch-

einander Ein- und Verkäufer. Es sind Privatarbeiten, wohl zunächst als Reklame der darin aufgeführten Firmen gedacht und zunächst nicht vollständig. Dem Verfasser standen 3 Merkantilschemata (von 1771, 1778, 1784) und 3 Messschemata (1778, 1792, 1794) aus dieser Periode zur Verfügung. Nach Abschluss dieser Arbeit erfuhr er, dass noch weitere Jahrgänge sich in Frankfurt im Privatbesitz befänden; benützen hat er sie nicht mehr können. Es sind nur Handelsleute, nicht etwa auch Krämer aufgeführt: über die Zahl der Krämer und ihre Verteilung auf die einzelnen Branchen in dieser 1. Periode sind wir nicht unterrichtet.

Die Zahl der Handelsleute ist 1771 (ohne Juden) 365. Es fällt auf, dass $^1/_4$ aller Handelsleute mit Web- und Wirkwaren handeln, aber unter einander sich streng nach Spezialartikeln scheiden. Bei den 25 Banquiers wird angegeben, dass sie auch Spedition und Spekulationen in Waren engros betreiben. Stark vertreten sind Weinhändler (33), Spezereihändler (17 Grossisten, 49 Detaillisten und 9 Händler mit italienischer Spezerei), Wollwarenhändler (26 Grossisten, 15 Detaillisten).

Besonders beachtenswert ist, dass Kommission und Spedition als Hauptberuf nur viermal genannt wird, und auch diese Branche ausser bei den Banquiers nirgends nebenbei erwähnt wird.

In den nächsten Jahren findet die gewaltige Weiterentwicklung der kapitalistischen Produktion und der Ausbau des Wegenetzes, von dem wir eine Probe in dem schnellen Chausseebau in der Umgebung Frankfurts erhalten, statt und damit die Schaffung eines erweiterten Marktes für die Industrieprodukte. Es ist die Zeit, da Friedrich II. und Maria Theresia den inneren Ausbau ihrer Staaten wohl auf Grund veralteter merkantilistischer Theorien, aber doch zur Förderung der verkehrswirtschaftlichen Produktionsweise vollendeten. Und wenn wir die Gewerbe- und Verkehrspolitik, die der weitblickende *Carl von Dalberg*, als Erzbischof von Mainz und später als Fürst-Primas befolgte, auch nicht schlechthin als Probe des politischen Verhaltens der kleineren Fürsten jener Zeit annehmen können, im allgemeinen können wir darin wohl den »Zug der Zeit« erkennen, setzen doch fast alle modernen Industriezentren den Beginn ihrer Entwicklung in jene Zeit. Für den Frankfurter Handel bedeutet das einmal, dass der dortige Kaufmann es nicht mehr nötig hat, sein ganzes Kapital darin anzulegen, einen Spezialartikel seiner Branche aus seinem Ursprungsort nach Frankfurt zu schaffen: Diese Aufgabe

übernehmen entweder die Produzenten selber, falls der Umfang ihres Betriebes es bereits lohnt, oder bei vielen noch sehr kleinen Betrieben thut es ein Kaufmann aus diesem Industrierevier, dessen Geschäft es ist, die Waren an ihrem Ursprungsort aufzukaufen und gesammelt nach den verschiedenen deutschen Messen zu führen. Aus dem Ausbau des Wegenetzes und der Vereinfachung der Abgaben für die Wegebaunützung, die damit Hand in Hand geht, folgt für den Frankfurter Handel zweitens, dass es keiner persönlichen Begleitung der Warenzüge mehr bedarf, sondern dass von einer Handelsstadt aus der Transport geleitet werden kann: es entsteht eine Erfahrungswissenschaft des Warentransportes, die in dem Geschäftszweig »Spedition« gewerblich verwertet wird.

Der Frankfurter Kaufmann legt bereits sein Betriebskapital vorteilhaft an, wenn er eine grosse Artikelreihe seiner Branche aus den verschiedensten Ursprungsorten zusammen kauft und auf einen immer noch ziemlich gross bemessenen Flächenraum um Frankfurt, etwa Süd-West-Deutschland verteilt. Die Messe wird die Zeit der Zusammenkunft der Verkäufer, der Frankfurter Grossist ist der Hauptkäufer.

Nach dem Merkantilschema von 1778 ist die Zahl der Handelsleute um ein volles Drittel gewachsen: es sind 552, darunter 52 Juden. Die Handelszweige des einzelnen werden nicht mehr so stark spezialisiert, und trotzdem werden 85 Kaufleute mit 2, 23 mit 3, 4 mit 4 und 1 mit 5 Branchen aufgezählt. Als neue Branchen erscheinen Gold- und Silberwaren, Hüte, Uhren, die alle 3 bis vor kurzem wahrscheinlich rein handwerksmässig produziert und abgesetzt wurden und Käse.

Verschiedene Produktionen scheinen erstmalig von Kaufleuten in die Hand genommen worden zu sein, so die Essigsiederei, Seifensiederei, Chokoladefabrikation. Der Handelsmann, der Grossist ist, scheint sowohl mit geringen als auch mit Luxusqualitäten zu handeln; der Handelsmann, der Detaillist ist, dagegen ausschliesslich Luxusqualitäten zu führen. Erstmalig wird uns ein Geschäft vorgeführt, dessen Artikelkreis weit über das Zeitübliche hinaus geht. Die Firma heisst Michael Kahnt (auf der Schnurgass) und führt: Hüte, Strümpfe (wollne, seidne, geplockte, baumwollne, leinene, lederne), Kappen, Handschuhe (dieselben Arten wie Strümpfe), Sacktücher (seidne und andere), englische Hosen, seidne und lederne Degengehänge, Haar- und Geldbeutel, glattes Band, taffetne und wachstücherne Regen- und Sonnenschirme,

Spitzen, Degen, Stock- und Uhrbänder, goldne und silberne Tressen, Sammete und Velpe, Leinwand, Wachstuch, Straussfedern, Spiegel, seidne und atlassne Salopmäntel, Commodgen (ein Kleidungsstück), Krägen, Cravatten, Cocarden.

Aus dem gleichen Jahre stammt das 1. Messschema. Es waren zur Messe (nicht gesagt, ob Oster- oder Herbstmesse) 1531 Messfremde. Darunter sind 140 Einkäufer angegeben. Das werden wohl nur diejenigen Einkäufer sein, die von weit her sind, sich in Frankfurt während des grössten Teils der Messe aufhalten, vielleicht auch dem Herausgeber des Messadressbuchs ihre Adresse zugesandt haben, um von den Verkäufern Angebote zu erhalten. 75 von ihnen kaufen Gewebe, Garne und Spitzen etc. ein, 53 anderes und 12 Gewebe und andere Waren. Sehen wir die zur Messe gebrachten Waren durch, so finden wir gar keine Rohstoffe, nur wenig Halbfabrikate und zum grössten Teil Fabrikate. Einen breiten Raum nehmen die ausländischen Waren und die Luxusartikel der Seiden-, Galanterie- und Bijouteriebranche ein. Die wichtigsten Branchen sind: Seidne Tücher (und Schnupftücher) 47 mal, wollnes Tuch 60 mal (59 mal sind es Fabrikanten aus Aachen und Umgegend, der 60. führt engl. Tuch), wollne Tücher, Shawls pp. 61 mal, Leinen 45 mal, Filet, Flor, Etamines, Crepp, Taffets 76 mal, Mousselines Serges Cattun, Zwillich 141 mal, Spitzen 44 mal, Bänder, Borten, Broderien, Litzen, Posamenten 78 mal, Handschuhe, Strümpfe, Kappen, Mützen 125 mal, Eisenware 109 mal, Bijouterie 102 mal, Leder 50 mal. Das sind zusammen mehr als $^{2}/_{3}$ aller Messbesucher. Diejenigen Branchen, die wenig häufig, aber interessant sind, weil sie ein Fortschreiten der kapitalistischen Produktionsweise zeigen, sind: Sattlerware 2 mal, lederne Handschuhe 4 mal, Schirme 3 mal, Hüte 28 mal, Knöpfe 16 mal, Tabakspfeifen 11 mal, Lichter 2 mal, Beinware 1 mal, musikal. Instrumente 4 mal, Korbwaren 1 mal.

Das nächste Handlungsschema, das benutzt wurde, stammt vom Jahre 1784. Es ist ganz sicher unvollständig; mag auch die Geschäftslage in Frankfurt in den Jahren 1780—90 einen Rückschlag erfahren haben, ein derartiger Rückgang in der Zahl der Handelsleute in 6 Jahren ist undenkbar. Es werden einschl. der Juden 410 Handelsleute aufgeführt (1778: 552). Bemerkenswert ist vor allem, dass die Zahl der Banquiers auf 45 gestiegen ist (die Lotteriegeschäfte eingerechnet), dass Kommission und Spedition kein eigner Handelszweig ist, sondern dass fast alle Banquiers ihren

Geschäftsbereich mit den Worten: »Wechsel, Kommission und Spedition« beschreiben. Eine weitere Steigerung lässt sich sonst gegen 1778 bei keiner Branche wahrnehmen. Einen Vorzug hat das Schema von 1784 vor allen übrigen: ein sehr grosser Teil der Geschäfte gibt an, ob sie engros oder détail handeln, importieren oder fabrizieren. So nennen sich von den 84 Firmen, die mit Geweben jeglicher Art handeln, 19 Engrosgeschäfte, 17 Engros- und Import-, 4 Import-, 5 Fabrikations-, 2 Fabrikations- und Zwischenhandels-, 1 Fabrikations- und Zwischenhandels-Engros-, 5 Engros- und Détail- und 3 Détailgeschäfte. Es fällt die Zahl der Importeure auf, die auch in andern Branchen gross ist, z. B. bei Kurzwaren unter 5 Geschäften 4, bei Galanterie- und Modewaren unter 14 Geschäften 5. Klein ist sie dagegen bei der Spezerei Materialwarenbranche (108 Geschäfte): 2, Eisenbranche (16 Geschäfte): 1 und Wein (37 Geschäfte): 4. Ein Uhren- und ein Holzhändler nennen sich ausserdem Importeure. Ein weiteres Handlungsadressbuch für unsere Epoche kennen wir nicht, dagegen 2 interessante Messadressbücher: von 1792 und 94.

1792 werden 1207 Messfremde aufgeführt, darunter kaum 50 Einkäufer.

Wir empfangen den Eindruck, dass Luxusartikel wiederum die Hauptmenge der zugeführten Waren ausmachen, und zwar selbst in den Branchen, wo wir auch andere als Luxuswaren verhältnismässig zahlreich finden: in der Metall- und Manufakturwarenbranche. Rohstoffe sind wenig zugeführt und auch darunter viele edle, Luxuszwecken dienende, wie Bambusrohr, Elfenbein, Fischbein, Hermeline, Marmor, Perlmutter, Wallrosszähne, Eiderdaunen.

In der Manufakturwarenbranche bekommen wir den Eindruck, dass Gewebe aller Art endgiltig in den unumstrittenen Produktionsbereich des Kapitalismus übergegangen sind, gleichgiltig, ob das Material Baumwolle, Leinen, Wolle oder Seide und die Produkte fein oder ordinär sind. Denn einmal ist die Zahl der Ellenwarenhändler sehr gross und ihre Heimat alle Industriedistrikte Deutschlands, für bestimmte Waren auch Frankreich, Italien und England und zweitens ist die Zahl der Arten der Ware sehr gross: etwa genau 100. Nur Baumwollstoffe lassen die zahlreichen Varietäten vermissen, die heute hergestellt werden, dagegen sind Seidenstoffe und Leinen in überaus zahlreichen Arten vorhanden. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse bei Garnen, Zwirnen und Cordeln und bei Bänder, Borten, Broderien, Tressen und Spitzen. Auch in

diesen Branchen scheint die Weiterentwicklung der Industrie im wesentlichen keine neuen Arten mehr auf den Markt gebracht zu haben.

Ganz lückenhaft dagegen vom heutigen Standpunkt aus sind die Warenverzeichnisse aller übrigen Branchen, mit Ausnahme etwa der Metall-, namentlich Eisenwaren: Am besten vertreten sind verhältnismässig Bijouteriewaren, deren Ursprungsorte die gleichen wie heute sind. 7 mal sind Händler aus Pforzheim, 5 mal aus Genf, 3 mal aus Schwäbisch-Gmünd und 2 mal aus Oberstein vertreten. Daneben 13 andere Händler, die grösstenteils ausländ. Waren bringen oder aus der nächsten Nachbarschaft Frankfurts stammen. Möbel sind ganz spärlich da, aber schon einige Händler mit Kleidungsstücken und Kurzwaren. Da dies die Gebiete sind, die der Kapitalismus demnächst okkupiert, müssen wir auf die Einzelheiten eingehen. Die Kleidungsstücke sind (bis auf einmal erwähnte Fuhrmannsmützen, Fausthandschuhe und Winterschuhe) durchweg Luxuswaren, z. B. Gilets, Handschuhe aller Arten, dagegen Strümpfe in geringerer Auswahl als 1778, Manchetten, Mouchoirs, florne Mäntel, Shawls, gesteppte Röcke, Schärpen, gestickte und samtne Kleider etc. Das erste Mal werden Schuhe als Handelsware erwähnt, nämlich Damenschuhe. Von Kurzwaren sind vorhanden vereinzelt Lederwaren, Etuis und Koffer, ausländ. Sattlerware, von Bürsten nur Kartätschen, von Kämmen nur elfenbeinerne, von Stöcken nur solche mit goldnen Knöpfen. Dagegen werden alle Arten Pfeifenköpfe und Knöpfe erwähnt. Nimmt man noch Porzellan und geschliffenes Glas, so ist auch die Kurzwarenbranche erschöpft.

Noch kärglicher ist es mit der Materialwarenbranche bestellt. — Gut vertreten ist dagegen Papier.

Fast den gleichen Eindruck gewährt das Messschema von 1794. Es sind einige Kleineisenwaren mehr da als 1792 (Brenneisen, Lichtputzen, Lanzetten und viermal Schlosserwaren); von neuen Manufakturwaren sind Schürzenzeuge (sechsmal zu erwähnen, und Winterschuhe, die 1792 ein Händler zuführt, bringen 1794 bereits drei. Die Zahl der Messfremden beträgt 1224, davon sind 45 Einkäufer; keiner von diesen stammt von östlich der Elbe, die meisten aus dem heutigen Baden, Hessen und Rheinprovinz, wenige aus Westfalen. Fünf sind aus Elberfeld.

8. Das Bild, das wir von dem Handel des letzten Teils dieser Epoche erhalten, ist etwa folgendes: Notwendig war der Handel

1. für einen grossen Teil der Rohstoffe. 2. für Kolonialwaren, Tabak, Wein. 3. für Manufakturwaren. 4. für Eisenwaren. Daneben hat aber der Handel bereits ein Thätigkeitsfeld bei Leder, einer Menge Materialwaren und in grösserem oder geringerem Umfang bei fast allen sonst noch handwerksmässig hergestellten Waren gefunden.

Der Konsument in Frankfurt wird seine Bedürfnisse an allen Waren, deren Herstellung noch dem Handwerker obliegt, beim Handwerker befriedigen, selbst wenn seine Wünsche nach etwas Besserem gehen als es der Frankfurter Handwerker herstellt. Denn nur der Handwerker hat das Recht, für solche Qualitäten sich ein Lager nicht von ihm selbst hergestellter Produkte zu halten und Handel zu treiben. Die eigentliche Handelsware kauft der Konsument beim Krämer oder beim Handelsmann. Im allgemeinen wird man die Luxusqualitäten mehr beim Handelsmann, die gewöhnlichen beim Krämer kaufen. Die Handelsleute, die gute Qualitäten führen, verstossen oft gegen das Gesetz, das ihnen verbietet, Handwerksware nicht zu detaillieren.

Der Handwerker kauft seine Rohstoffe zum grösseren Teil noch direkt ein. Leder und Rohstoffe aller Art liefert ihm der Handelsmann. Eisen, das für Bau- und gewerbliche Zwecke bei weitem nicht die Rolle spielt wie heute, wird er wohl auf den Messen, vielleicht auch beim Grossisten gekauft haben. Die unzähligen Arten Façoneisen, die für den heutigen Schlosser das unumgängliche Rohmaterial darstellen, werden nirgends erwähnt; Kleineisenwaren kaufen Schmied und Schlosser auf der Messe, meist aber beim Grossisten, wie denn die Handwerker überhaupt ebenso wie die Krämer ihre konfektionierten Waren vom Grossisten der Stadt beziehen werden. Nur wer genügend Geld hat, kann beim messfremden Grossisten (also zweimal im Jahr) einkaufen. Doch muss hier entweder baar bezahlt werden, oder in solchen Mengen gekauft werden, dass es sich für den Messfremden lohnt, einen Messwechsel, zahlbar zur nächsten Messe, zu ziehen. Zur Messe sind auch zahlreiche Détaillisten anwesend, die sich direkt an das Konsumentenpublikum wenden. Man findet unter diesen messfremden Détaillisten solche, die ordinäre Ware in sehr vielen Arten — so fast alle Sorten Manufakturware etc. — feilbieten, aber auch solche, die von allen Luxuswaren, die bereits kapitalistisch hergestellt werden, ein Lager haben und sich an das reiche Publikum Frankfurts und der Umgegend wenden.

Die einheimischen detaillierenden Kaufleute Frankfurts kaufen ihrerseits bei den zur Messe eintreffenden messfremden Grossisten, mögen das nun »Fabrikanten« (technisch sind es fast stets Verleger) oder ihrerseits wieder blos Zwischenhändler sein. Denn bei Produkten, die schon in spezialisierten Betrieben hergestellt werden, oder deren Produktionsort weit entfernt ist, übernimmt es gegen Ende unserer Epoche ein Kaufmann, die Produkte der betr. Distrikte oder Branche gesammelt zur Messe zu führen. — Bisweilen wird wohl der einheimische Detaillist beim heimischen Grossisten kaufen. Der heimische Grossist tritt nun bisweilen als Verleger bereits kapitalistisch hergestellter Waren auf. Er ist mit Kapital sogar bis nach Frankreich beteiligt, so bei der Seidenbranche. Meistenteils kauft er bei den zur Messe erscheinenden Fabrikanten oder Grossisten und macht so grosse Warenabschlüsse, als es sein Kapital und seine Magazine erlauben. Grosskaufleute mieten Lagerräume im städtischen Besitztum, wenn ihre eigenen Räumlichkeiten im eigenen Hause oder in den »Warenhöfen« nicht ausreichen. Diese Höfe, von denen noch ein grosser Teil steht, sind Gebäudekomplexe, die zugleich als Comptoir- und Lagerraum dienen, oft einer Familie gehören und nach ihr heissen, oft öffentlich sind und nach der Warengattung genannt werden, die in ihnen lagert. Der hauptsächliche Geschäftszweig des reichen Handelsherrn ist aber einmal das Wechselgeschäft. Geld zu versenden ist sehr teuer und gefährlich. Darum werden fast alle Zahlungen, auch solche von kleinen Summen, durch Wechsel reguliert. Sodann treibt er Kommission und Spedition. Das Befördern der Güter bei den schlechten Wegen, teuren Wegegeldern und Zöllen ist eine Erfahrungswissenschaft des Kaufmanns geworden. Er ist in der Lage, feste Uebernahmepreise incl. aller Spesen zu stellen. Der Versender hat den Vorteil, sich an einen reichen Handelsherrn halten zu können. Die Spediteure haben Geschäftsverbindungen an allen grösseren Plätzen, wo ihnen die Umladungen und Weiterversendungen besorgt werden. Die Fuhrleute gehen immer nur eine bestimmte nicht allzu grosse Strecke Wegs und kehren dann wieder um. Um also Güter über weite Strecken zu befördern gehören reiche Verbindungen. Die auffallende Vermehrung derjenigen Handelsleute, die Spedition betreiben, in den letzten 20 Jahren unserer Epoche erklärt sich daraus, dass anfänglich die meisten Waren, die nach Frankfurt kamen, zu den Messen dahin gebracht wurden und zumeist unter

der Transportleitung der Fabrikanten oder — bei importierten Waren — der Kaufleute selbst, ein Spediteur also ziemlich überflüssig war. Nun geht die Entwicklung dahin, dass 1. den Verschleiss der einheimischen Waren Handelsleute übernehmen, die in denjenigen Fällen, wo ein Handelsmann nicht die Waren eines Distriktes, sondern einer Gattung führt, zur Herbeischaffung dieser Waren verschiedenstens Ursprungsortes des Spediteurs bedürfen: Z. B. die zahlreichen Leinwandhändler, die Bielefelder, Warendörfer, Schlesisches, Holländisches, Schweizer etc. Leinen führen. 2. aber übernehmen in steigendem Masse Frankfurter Kaufleute die Herbeischaffung der Waren aus den Fabrikdistrikten und dem Ausland unter Vermeidung der Dienste eines besonders sich damit befassenden messfremden Handelsmannes. (Dadurch wird das Monopol der Messe, als der einzigen Zeit, zu der Ware zugeführt wird, aufgehoben und erklärt sich auch in Verbindung mit Punkt 1. die Abnahme der Zahl der Messfremden.) Als 3. Punkt kommt in Betracht, dass Frankfurt ein Stapelplatz für Kolonialprodukte wird. Die Frankfurter Kaufleute kaufen die Kolonialwaren in Hamburg, später in Antwerpen und Amsterdam und führen sie von da über Frankfurt den Rhein und Main hinauf. Bei dieser Art von Geschäften ist aber die Thätigkeit des Kaufmanns als Spediteur wichtiger als die als Käufer und Verkäufer und deshalb finden wir überall das Wort Spedition in der Branchebezeichnung. Zu allem kommt, dass Frankfurt Speditionsrechte geltend machte, d. h. dass alle Waren, die über Frankfurt gingen, einem Frankfurter Handelsmann zur Weiterbeförderung übergeben werden musste. Das war ein müheloser und gefahrloser Verdienst, und deshalb sucht jeder Kaufmann durch Hinzufügen des Wortes »Spedition« hinter seine Firma von der der Stadt zufliessenden Geldquelle auch einige Tropfen zu erhalten. Natürlich wurde dieses Speditionsrecht von den Fuhrleuten als eine zum grossen Teil recht überflüssige Besteuerung des Transportes angesehen und nach Möglichkeit umgangen. Einen Zweck hatte es ja in der That nur, wenn ein Fuhrmann Waren von weither, etwa von Leipzig oder Berlin nach Frankfurt brachte, die nach weithin, etwa Basel oder Strassburg weitergehen sollten. Da wollte der Fuhrmann in Frankfurt seinen Lohn und seine Auslagen erhalten, um zurückkehren zu können, und übergab die Leitung des weiteren Transportes einem Frankfurter Handelsmann. Hatte ein Fuhrmann dagegen Waren von Hanau nach

Mainz zu bringen, so war ja die Anrufung eines Frankfurter Spediteurs ganz überflüssig und brachte unnötige Kosten. Wollte er selbst nicht direkt nach Mainz weiterfahren (auch in diesem Falle hätte er sich an einen Spediteur wenden müssen, der ihm Provision abnahm), so wusste er selbst so viel Bescheid, die Waren durch das Marktschiff oder einen andern Fuhrmann nach Mainz schaffen zu lassen, ohne dass er des Spediteurs bedurfte. Oft klagten deshalb die Frankfurter Spediteure, dass ihnen die Fuhrleute oder gar die Metzger ins Handwerk pfuschten. In Frankfurt bestand von Amtswegen das Institut der Güterbestätter (gegründet 1763, 8 Bestätter: 3 für die nordische und sächsische, 1 für die Nürnberger, 1 für die schwäbische Route, 1 für Strassburg, Pfalz, Basel, 1 nach der Schweiz und Lindau, 1 nach Aachen), die den Handelsleuten den grössten Teil der Mühen der Spedition abnehmen sollten und etwa eine Maklerrolle spielten. Von 1792 ist eine Instruktion erhalten, die den Geschäftsgang der Güterverladung und Spedition ganz deutlich zeigt. Es heisst darin: Für bestimmte Routen (die oberländische, d. h. nach S, SW und SO, die niederländische, d. h. nach N und NW, und die sächsische oder nordische, d. h. nach O und NO) werden je eine bestimmte Anzahl Bestätter bestellt, die für ihre Mühewaltung von den Fuhrleuten von jedem Ctr. Gut 4 Kreuzer erhalten. Ihre Pflichten sind: 1. Diskretion zu üben (d. h. keine Mitteilung an die Konkurrenten der Ware versendenden Kaufleute zu machen); 2. keine Selbstspedition weder durch sich selbst noch an sich selbst zu treiben. 3. Sie sollen die Fuhrleute der Reihe nach beladen. 4. Sie sollen einerlei Fracht (ausgenommen für Eilgut) ausbedingen. 5. Sie haben sich jeglicher Extra-Abmachungen sowohl mit den Comptoiren als mit den Fuhrleuten zu enthalten. 6. Sie haben die Zollatteste auszustellen. — Ebenso gab es Wassergüterbestätter mit gleichen Pflichten. Ueber Verfehlungen gegen das Verbot der Selbstspedition wird bis 1792 stark geklagt, später hört das auf.

Bis weit in das 19. Jahrhundert hinein haben sich noch überlebte Vorschriften über Leinwandhandel und über Kapitalanlagen Fremder in Frankfurt erhalten, die für den Handel bereits ohne Bedeutung sind.

Die nächste Epoche von 1795—1815 wird äusserlich charakterisiert durch drei Thatsachen: Der Rhein ist französische

Grenze und damit tritt eine unnatürliche wirtschaftliche Scheidung ein zwischen den linksrheinischen Städten und Frankfurt a. M. durch eine Zollgrenze. · 2. Der Kolonialwarenhandel nach Deutschland geht von Holland auf die deutschen Seestädte über (bewirkt durch den engen Anschluss Hollands an Frankreich). 3. Die Kontinentalsperre (Nov. 1806) bewirkt eine plötzliche rapide Zunahme der deutschen Industrie bei allen Produkten, die man vor- und nachher aus England bezog. Die politischen Schicksale Frankfurts sind: 1803 bleibt es noch freie Reichsstadt, 1806 kommt es an den Fürst-Primas, der Grossherzog von Frankfurt wird. (Nach der Schlacht bei Leipzig hört das Grossherzogtum zu bestehen auf.) 1815 wird es wieder freie Stadt.

1. Ueber den Stand der Produktion und ihre Entwicklung hören wir wieder die Werke von Gülich und Höck.

Gülich giebt an, dass die französische Revolution auf die Metallindustrie in Berg und der Grafschaft Mark nicht ebenso günstig gewirkt habe, wie die nordamerikanische, aber die fortlaufenden Kriege haben jedenfalls einen grossen Bedarf gebracht. Doch ist diese Industrie nicht von solchem Einfluss auf Frankfurt wie die Thüringens. Für thüringische Metallwaren entwickelt sich Frankfurt als Debitplatz. Seit 1799 stockt die Entwicklung der deutschen Industrie; neu angelegt werden nur Seifen- und Zuckersiedereien, Branntweinbrennereien und Brauereien. Die Einführung der Kontinentalsperre ist dagegen von günstigstem Einfluss auf die Industrie.

Von Einfluss auf Frankfurt sind die wechselnden Schicksale Hollands. Durch die Besetzung 1795 hört dessen Handel mit dem Südwesten Deutschlands auf und sein Kolonialhandel geht auf die deutschen Seestädte über. Ein kleiner Rückschlag erfolgt zwar durch die Frieden von Luneville und Amiens, aber sie haben zur Folge eine starke Einschränkung der Rheinschiffahrt, da der Grenzsperre wegen die linksrheinischen Städte mit den rechtsrheinischen nicht verkehren dürfen. Das vermehrt nun den Transitohandel zu Land, besonders da auch Kolonialwaren von Hamburg über Frankfurt zu Lande nach Süddeutschland gehen. Der eigentliche Handel mit Kolonialwaren liegt in dieser Zeit allerdings in der Hand der hanseatischen Kaufleute und die Frankfurter haben meistens nur Spedition. Die Messen sind im allgemeinen gut, namentlich vor 1803 herrscht in Deutschland eine vermehrte Nachfrage nach ausländischen Fabrikaten, deren

Markt eben Frankfurt war. Zahlen aus denen man ein Bild von dem Aufschwung oder Stillstehen der Industrie erhalten könnte, lassen sich nicht geben; für statistische Aufnahmen war die Zeit zu unruhig, oder aber, wie in Frankfurt, die Bürger sahen hinter der Statistik die Steuerrollen oder neugierige Konkurrenten, und wehrten sich mit allen Kräften dagegen.

In oder um Frankfurt hören wir von zwei Neugründungen von Fabriken: 1. will ein jüdischer Handelsmann eine Baumwollspinnerei bei Frankfurt anlegen und verlangt dazu die üblichen Privilegien (Befreiung vom Zunftzwang etc.), die ihm gewährt werden, ohne dass er nach unseren heutigen Begriffen etwas Uebriges erhält. Vorher hatte der gleiche Unternehmer baumwollenes Gespinnst aus England bezogen und in Offenbach zu Strickgarn verarbeiten lassen. Zwei andere Baumwollspinnereien, die von Frankfurter Unternehmern ins Werk gesetzt sind, befinden sich in Hanau und in Fulda. Im gleichen Jahre verlangt ein Handelsmann (dessen Name in einer Firma noch fortlebt) die Privilegien zur Anlegung einer Raffinerie von Rohrzucker und einer Rübenzuckerfabrik. Auch er bekommt die Erlaubnis. Vor ihm hatte schon ein anderer Frankfurter eine Rübenzuckerfabrik erstmalig eröffnet und sogar 200 Morgen Acker zum Rübenbau erhalten. Auf den Rübenzucker zahlt der Staat hohe Prämien und zwar bei Syrup 5 Proz., Farin 7 Proz. und Candis 10 Proz. des Verkaufspreises. — Ueber den Umfang des städtischen Handwerks in dieser Zeit steht uns kein Material zur Verfügung.

2. Der Stand der Verkehrswege. In dieser Epoche sehen wir, dass das ganze Interesse der Kaufmannschaft sich darauf konzentriert, die Wasserstrassen für den Handel nutzbar zu machen, 1. weil die Landstrassen bei dem ewigen Kriege und den dauernden Truppen- und Fouragetransporten für den friedlichen Verkehr verschlossener denn je waren und 2. weil man bei lebhafter Agitation Aussicht hatte (zugleich mit der Aenderung der Herrschaftsverhältnisse am Main und Rhein), auch neuen Regierungsprinzipien über Nutzbarmachung der Flüsse die bisher nur als Finanzquellen betrachtet worden waren, zum Siege zu verhelfen.

a. Der Rhein. Von 1795 bis etwa 1803 hat der Rhein für Frankfurt eine etwas geringere Bedeutung, da die Transporte von Kolonialwaren nicht mehr den Rhein hinauf von Holland her erfolgten, sondern von Hamburg und Bremen aus teilweise zu Land. Doch sind in der Jahrhundertswende die ersten Be-

strebungen erkennbar, eine geregelte Schiffahrt zwischen Frankfurt und den Haupthandelsplätzen des Mittelrheins einzurichten. Der Kaufmann ist nämlich bisher bei Versendungen zu Wasser (ebenso wie zu Lande) völlig auf den Zufall angewiesen, Schiffer zu treffen, die geneigt sind, seine Waren nach dem Bestimmungsort zu bringen. Manchmal — so zu Messzeiten — war das Angebot der auf Ladung wartenden Schiffer sehr stark, manchmal, so wenn im Auftrage eines Staates Fourage und dgl. zu verschiffen war, sehr schwach. Dann hatten die Schiffer die Taktik, nicht eher abzufahren, bis ihr Schiff ganz voll beladen war. War der Geschäftsgang still, das Schiff aber gross, so lag ein Schiffer bis 3 Wochen in Frankfurt »in Ladung«, wenn ihm nicht pro Ctr. höhere Preise als üblich zugestanden wurden. Um alle dem zu entgehen; entschlossen sich zwei Handelsstädte unter einander und mit einer Anzahl Schiffern einen Vertrag einzugehen, in dem bestimmt wurde, dass von jeder der kontrahierenden Städte nach der andern in bestimmter Zeit je ein Schiff abgehen sollte. Ihm war verboten, unterwegs Ladung anzunehmen oder abzustossen; die Anzahl der Tage, die es in Ladung liegen durfte, die Maximalbelastung, das Ladungsquantum, bei dem es schon abfahren musste, wenn die Ladungsfrist verstrichen war, die Dauer der Fahrt, und die Frachtpreise waren geregelt. Nachdem der Kurfürst von Cölln 1773 und 1778 schon einmal eine derartige Institution ins Leben gerufen hatte — der Name »Rangfahrt« bürgerte sich dafür ein —, die aber ohne Bestand war, da die andern Uferstaaten, die Mainzer Schiffer (die gewisse Ladungsvorrechte zu haben behaupteten) und vor allem die Spediteure dagegen waren (grade um den Spediteuren den übermässigen Verdienst zu entziehen, hatte der Kurfürst im Interesse der Schiffer seine sehr liberale Rangfahrordnung erlassen), hören wir das erste Mal wieder von einem Rangfahrtvertrag 1798 und zwar zwischen Düsseldorf und Frankfurt. Alle 8 Tage geht ein Schiff nach jeder Richtung, die Fahrt dauert hinauf 8, hinab 4 Tage. Von den Stapelstädten Köln und Mainz muss die Erlaubnis der direkten Fahrt — ohne Umladung — ausgewirkt werden. Die Parteien ziehen einen Weitertransport von und nach Holland (nach Umladung in Düsseldorf) in Erwägung in 12—14, resp. 21—28 Tagen. Die Fracht von Frankfurt nach Düsseldorf kostet (excl. der Rheinzölle und der übrigen Spesèn) 65—68 Kr. per Ctr. Das scheint teuer, wenn man die Landfracht Mainz—Düsseldorf vom Jahre

1803 damit vergleicht, die incl. aller Spesen 1 fl 36 = 96 Kr. kostete. (Nach Frankfurt werden für spesenfreie Beförderung allerdings 3 fl verlangt.)

1803 schliessen 102 Frankfurter Firmen (nicht die Stadt) einen Rangfahrtvertrag mit Köln. Alle 14 Tage geht ein Schiff nach jeder Richtung ab. 5 Mainzer Schiffer sind verpflichtet. Die Preise werden nicht angegeben. Von 1801 wissen wir, dass Köln-Mainz 45 Kr. kostete, von 1804, dass es 42 Kr. waren. Alle Rangfahrtverträge auf dem Rhein erlöschen mit der Einsetzung der Verwaltung des Rheinschiffahrtsoctroi. Vor dieser Einsetzung ist uns vom Juni 1804 ein Tarif erhalten, an dem wir die Wirksamkeit dieser Verwaltung messen können.

Nach dem Luneviller Frieden, in dem das deutsche Reich das linke Rheinufer abtrat, war im Reichsdeputationshauptschluss bestimmt worden, dass der Rhein von der helvetischen bis zur batavischen Republik gemeinsam Frankreich und dem deutschen Reiche gehören solle. Das Reich überträgt alle seine Rechte dem Kurfürsten-Erzkanzler (das war Carl von Dalberg), und dieser trifft zusammen mit Frankreich alle Anordnungen über die Schiffahrts-Zölle.

Der Zolldirektor wird gemeinsam ernannt; neben ihm hat jeder Kontrahent einen Kontroleur. Ueber den Zoll wird bestimmt, dass er stromaufwärts höher sein soll als stromab, für die »viverains« (d. h. Deutsche und Franzosen) niedriger als für Fremde; dass die Zahl der Zollstellen nicht höher als 15, nicht kleiner als 5 sein soll und aller Ueberschuss der Rheinschiffahrt zugute kommen soll.

1804 wird nun speziell bestimmt: (Art. 4 und 5) Köln und Mainz behalten das Stapelrecht, d. h. es muss dort umgeladen werden. Es darf jedoch nur erhoben werden: Krahngeld (10 ctms. per Ctr.), Quaigeld (nur wenn Waren ans Land gebracht werden — 5 ctms.), Waggeld (5 ctms.) und event. Magazingeld (im 1. Monat 10, in jedem weiteren 5 ctms.).

Die Freiheiten der Frankfurter Messe sollen bestehen bleiben (Art. 10). Mainzer Schiffer, die in Köln Waren für Frankfurt laden, brauchen in Mainz nicht umzuladen. (Die Erklärung, dass man diese Freiheit gebrauchen will, muss in Köln abgegeben werden.) Dafür ist im Zollamt zu Köln $^1/_{10}$ über das gewöhnliche Octroi und in Mainz die Hälfte des Krahn- und andern Geldes von ihnen zu bezahlen, das sie hätten entrichten müssen, falls sie

umladen müssten. — Die oberrheinischen Schiffer brauchen auf der Fahrt nach Frankfurt in Mainz nicht zu landen. Die Frankfurter, die nach Strassburg wollen, auch nicht, müssen aber in Mainz das dortige »Schiffahrtsrecht« entrichten. — Von einer Messe zur andern wird die Verwaltung der Rheinschiffahrt die Fracht bestimmen und dazu die Handels- und Kommerzkammern von Köln, Mainz, Strassburg, Düsseldorf, Frankfurt und Mannheim hören. In Köln und Mainz werden Schiffergilden mit ausschliesslichem Recht gegründet.

Die Schiffe dürfen höchstens beladen werden: Zu Köln: stromab mit 1800, stromauf mit 1500 Ctr., zu Mainz: stromab mit 1500, stromauf mit 1200 Ctr.

Die »kleine Schiffahrt«, die Köln und Mainz nicht berührt, ist vom Vertrage nicht betroffen. Die Leinpfade unterhalten Frankreich und der Kurerzkanzler, die Dämme die Anlieger. Es werden 12 Zollstellen eingerichtet, und der Zoll betrug pro Centner den ganzen Strom hinauf 2 Francs, hinab 1,03 Francs. An jeder Zollstelle wurde ein im Verhältnis zu der Meilenzahl (der seit der letzten Zollstelle durchfahrenen Strecke) bestimmter Teil dieser 2 resp. 1,03 Francs erhoben. Ausserdem mussten die Schiffe eine Rekognitionsgebühr, die sich nach der Grösse der Ladung von 10 ctms. bis 15 Francs abstufte, erlegen, und zwar an jeder einzelnen Zollstelle. Zollstellen auf dem rechten Ufer erhoben die Zölle in der Gulden- die auf dem linken Ufer in der Franc-Währung. Die Frankfurter Handelsleute haben genaue Berechnungen angestellt, wie hoch die Abgaben insgesamt pro Ctr. auf bestimmten Strecken sind; sie nehmen höhere Belastungen der Schiffe an, als sie in dem Vertrage festgestellt sind (wahrscheinlich, weil diese höheren Belastungen üblich waren) und sie kommen zu dem Resultat, dass auf der Strecke Köln-Mainz bei einer Belastung von 2500 Ctr. pro Ctr. hinauf $15^3/_8$ Kreuzer gleich 55,65 ctms., hinab $10^3/_5$ Kreuzer gleich 38,07 ctms. zu bezahlen seien. Für Köln-Frankfurt (Annahme 2000 Ctr. Belastung) erhöhen sich diese Spesen um die im Vertrage vorgesehnen Vergütungen für die Erlaubnis, Mainz ohne Umladung passieren zu dürfen, und die Gesamtspesen sind nach einer Berechnung von 1807 pro Centner $22^1/_2$ Kreuzer, wozu noch der Höchster Mainzoll mit 2 Kreuzer tritt. (1805 — wahrscheinlich noch bevor Mainz Freihafen war — werden die Spesen excl. Höchster Zoll auf 28 Kreuzer = 1 Franc angegeben). $22^1/_2$ Kreuzer sind = 81,45 ctms.

2 Kreuzer = 7,24 ctms., Sa. gleich 88,69 ctms., während die eigentliche Fracht im Durchschnitt für Köln-Frankfurt zwischen 1,70 und 1,80 Francs schwenkt. Die Frachten Köln-Mainz und umgekehrt schwanken durchschnittlich zwischen 1,35—1,45 Francs, resp. 0,85 und 1,18 Francs, sodass auch hier die Zollgebühren einen Aufschlag um ein starkes Drittel bedeuten. Und der Grund der Höhe dieser Zölle? 12 deutsche, z. T. mediatisierte, Territorialherren mussten durch jährliche Rentenzahlungen entschädigt werden und der Kur-Erzkanzler, Carl von Dalberg, bezog überdies aus diesen Zöllen gleichsam als Civilliste 350000 Francs pro Jahr. Da die Kosten der Verwaltung, der Unterhaltung der Leinpfade etwa auch 300000 Fr. betrugen, Frankreich aber die gleiche Summe, die auf deutscher Seite den 13 Herren gezahlt wurde, in seine Staatskasse steckte (der Fluss gehörte ihm ja zur Hälfte), so hatte die Rheinschiffahrt jährlich 1 329900 Fr. aufzubringen. Die Zölle waren vorher wohl annähernd ebenso hoch, aber sie wurden nicht bezahlt; die Schiffer bestachen die Zöllner. Jetzt ist z. B. die Landfracht von Düsseldorf nicht teurer als die Wasserfracht, namentlich solange die eigentlichen Frachtpreise auf dem Rhein auch ziemlich hoch bleiben, das ist bis Herbst 1807. Zu bemerken ist, dass die Einkünfte aus dem Rheinoctroi den Voranschlag nie erreichten. Dalberg zahlte den Standesherren die Renten nie aus, da er die ihm zugesprochene Civilliste nicht einmal voll erlangen konnte. Am 26. II. 1810 wird der ganze Rheinoctroi an Frankreich abgetreten. Dalberg erhält zur Entschädigung die Fürstentümer Fulda und Hanau, auf denen die Rentenrechte der mediatisierten Fürsten als Spezialhypothek lasten. Napoleon hatte sich eine jährliche Rente von 600000 Fr. von diesen Domanialgütern ausserdem vorbehalten, die Dalberg nicht viel später durch ein grosses Kapital ablösen musste. Die eigentlichen Frachtpreise sind aus der Tabelle zu ersehen. Bemerkt sei, dass 1803 von Mainz nach Holland und vice versa die Güter in 6 Tarifklassen eingeteilt waren, wobei die Kolonialwaren, die den Hauptteil des Handels ausmachten, in den höchsten Klassen standen. 1804 scheint einerlei Fracht zu sein. Von 1805 an sind von Mainz ab 3 Tarifklassen gebildet, je nach dem spezifischen Gewicht, der Sperrigkeit und der Kostbarkeit der Güter. Die Frankfurter haben wenig Einfluss auf die Festsetzung der Frachtpreise und sehen bloss ängstlich darauf, dass die Strecke Mainz-Frankfurt nicht mehr koste als 25 ctms. = 7 Kreuzer. Dass durch den Rheinschiffahrtsvertrag eine Menge

mittelalterlicher juristischer Privilegien etc. nicht aus der Welt geschafft, z. T. sogar neu begründet waren, davon weiter unten. (1805 wird Mainz und Köln Freihafen.)

Der Main. Auf dem Main trat 1802 gleichfalls eine gewisse Erleichterung in den Zolleinrichtungen ein. Von 1802 (bis 1818) existieren auf dem Main nur noch 24 Zollstationen, die insgesamt $62^1/_2$ Kreuzer vom Zentner erheben. Dazu kommen aber noch gewisse Beamtenaccidenzien, Ueberschlags- und Marktrechte, Rudergeld etc., deren genaue Summe nicht mitgeteilt ist. In der Messe wird ein Geleitszoll erhoben. Erst 1818 und 1819 wird für durchgehende Güter der Zoll auf 28 kr. ermässigt, der an nur 10 Zollstellen erhoben wird. Für die Erhebung der Accidenzien wird bestimmt, dass sie nach bayrischem Gewicht berechnet werden sollen (der bayrische Zentner verhält sich zu dem in Frankfurt üblichen wie 10: 9, also ein Nachlass um $^1/_9$).

1811 hatten die Mainschiffer bereits um Erlass einer Mainschiffahrtsordnung, ähnlich der Rheinschiffahrtsordnung (mit Octroi nach Meilenzahl) und um Zollnachlass petitioniert, waren aber abschlägig beschieden worden. Der Grossherzog von Würzburg (früherer Grossherzog von Toscana) soll dagegen gewesen sein, dessen Regierung auch 1810 der Schiffahrt mannigfache Hindernisse in den Weg legte, sodass eine ganze diplomatische Aktion Frankfurts und der andern Uferstaaten nötig ward. Frankfurt hat einzelne kleine Vorrechte bestimmter Mainschiffer und Mainstädte abgelöst, begünstigt durch seine augenblickliche Zugehörigkeit zu einem Flächenstaat, der über eine grössere Mainstrecke verfügte.

Auf dem Main finden wir in dieser Zeit auch die ersten regelmässigen und direkten Verbindungen. So 1806 einen Vertrag mit Mainz über die tägliche Marktschiffahrt zwischen beiden Städten. Es gingen schon längst vorher täglich Schiffe zwischen Frankfurt und Mainz; das neue ist, dass von Obrigkeitswegen eine organisierte Verbindung ins Leben tritt. Personen- und Güterschiffe werden getrennt. Angehalten wird nur zu Höchst, um den Zoll zu bezahlen. Der Personenfahrpreis ist 24 Kreuzer (»I.« Klasse 32 Kreuzer), 25 Pfund Reisegepäck sind frachtfrei. Die Güterfrachten sind incl. Höchster Zoll 7 Kreuzer, für sperriges Gut $10^1/_2$ Kreuzer. Ausserdem hat der Empfänger in Mainz den Mainzer Rhein-Oktroi zu zahlen mit $13^1/_2$ ctms. pro Ztr. Stromauf und ab sind gleiche Preise. 1808 wird eine Main-Rangfahrt nach

dem Obermain installiert: Die Schiffe verkehren 14tägig und liegen in Frankfurt 10 Tage in Ladung. Die Schiffe stellen abwechselnd einmal die Bamberger und Schweinfurter, das andremal die übrigen Mainschiffer. Von 1811 sind Frachten überliefert (siehe Tabelle!). Es geht daraus hervor, dass die Schiffe in Würzburg, Kitzingen, Schweinfurt und Bamberg anlegen. Es wird auf die Rangfahrt von Frankfurt tüchtig geschimpft, dass sie teuer und schläfrig sei und die Frankfurter richten sich 1811 eine Wasserdiligence ein, also eine Wasserpost, bei der ihnen das Schiff gehört. An der Rangfahrt haben sie besonders noch auszusetzen, dass Beförderungen nach näher gelegenen Städten sich erhöhen, da besondere Schiffe dorthin sich nicht lohnen, die Rangschiffer aber eben deshalb Güter nach solchen Orten (wie Wertheim) nur zu teuren Preisen mitnehmen. 1813 richten sie eine besondere Rangfahrt nach Wertheim ein (25 Schiffer, Ladezeit 6 Tage, alle 7 Tage ein Schiff nach jeder Richtung, Reisedauer im Sommer 4, im Winter 5 Tage), und sie ist so billig (30 Kr. per Ctr. incl. aller Zölle mit Ausnahme der Weinzölle) (für Wein incl. der Zölle per Ohm 2¹/₄ fl), dass es möglich wird, die nach Schwaben bestimmten Güter nach Wertheim per Rangschiff zu senden, dort auf Wagen zu laden und nach Würzburg zu fahren (9 Stunden Weg und 2 Zollstellen: Rothenfels (fürstl. Löwensteinisch) und Langenprozelten (gräfl. Ingelheimisch)), die Speditionsgebühren zu entrichten und billiger davon zu kommen als mit der Rangfahrt nach Würzburg. 2 Kreuzer müssen die Frankfurter schliesslich zur Rangfracht zulegen, da der Grossherzog von Würzburg wieder einmal zum Aerger der Frankfurter eine Zollerhöhung vorgenommen hatte.

c. Nach dem Neckar (Heilbronn) bestand in der Jahrhundertswende eine Rangfahrt unter Pfälzischen Schiffern von Mainz und Frankfurt gemeinsam aus. Als Mainz französisch wurde, löste es diesen Vertrag, hauptsächlich um den eigenen Schiffern den Verdienst zu gewähren. Mainz hatte auch in gleicher Zeit eine Rangfahrt mit Strassburg unter 24 Schiffern, über deren Fortbestehen oder Aufhören in der französischen Zeit nichts verlautet. Nach dem Geist des Rheinschiffahrtsvertrags hätte sie eingehen müssen.

1809 versucht Frankfurt die direkte Fahrt nach Heilbronn wieder einzurichten. Der Erfolg scheint aber negativ zu sein Der Grund lag daran, dass Baden 1808 Mannheim zum obligato-

rischen Speditions- und Stapelplatz für den Neckar gemacht hatte und damit die geringen Fortschritte des Rhein-Vertrags, der für die Fahrt nach dem Neckar den Stapel in Mainz beseitigt hatte, wieder aufhob. Baden hat mit der Einführung dieses Stapelrechts wohl nur die bestehende Gewohnheit sanktioniert, da die Rheinschiffer, die im allgemeinen mit ihren Schiffen den Neckar nicht hinauffahren konnten, sich lieber an einen Spediteur wandten, der die Gefahren der Weiterversendung trug, als dass sie selbst für etwaige Unterschlagungen ihrer Nachmänner (eben der Neckarschiffer) eingetreten wären. Reaktionär war Baden nur darin, dass es auch direkte Fahrten auf besonders geeigneten Schiffen verbot.

Den grössten Schaden hatte Frankfurt aber davon, dass es die direkte Fahrt Frankfurt—Köln verloren hatte (umgekehrt war die Fahrt erlaubt, s. o.). In der Oktroi-Konvention war sie nicht genannt (und nach dem Geiste der Konvention auch nicht beabsichtigt) und Frankfurt erlitt bei allen Versuchen sie durchzudrücken — es ging bis nach Paris, wollte als Repressalie die Mainzer zum Umschlag bei Frankfurt auf der Mainfahrt zwingen etc. — drückende Niederlagen.

d. Der Land-Verkehr. Der Strassenbau scheint in dieser Epoche weniger gefördert worden zu sein, als die Regierungen es selber wünschten. Die vielen Kriege und schlechten Finanzen hinderten jeden Fortschritt darin.

In Frankreich ist jedenfalls vielmehr dafür gesorgt worden als rechts des Rheins.

Die Strassen selbst haben aber eine weitere Verbesserung erfahren, namentlich die im Südwesten; 1808 wird angegeben, dass man nach den Niederlanden die Pferdelast auf 10 bis 13 Zentner, dagegen nach Basel und Strassburg auf 16—20 Zentner schätzt. Ein weiterer Fortschritt in der Güterbeförderung ist, dass mehrere Staaten, besonders Baiern und Württemberg, die Transitzölle aufhören lassen Finanzquellen zu sein, und sie so weit herabmindern, als es die Instandhaltung der Strassen etc. erlaubt. Die 3. Stufe: die Benützung der Strassen ganz frei zu geben und die Kosten ihrer Erhaltung der Allgemeinheit aufzuerlegen, ist noch nirgends erreicht. Auf französischer Seite gehen regelmässige Warenzüge von Strassburg über Mainz nach Wesel (von Station zu Station in 6 Tagen, die Preise pro 50 kg sind Strassburg—Mainz 4,50 francs, Mainz—Köln 5 fr., Köln—Wesel 4 fr.) — eine gleiche

Regelmässigkeit über so weite Strecken ist rechts des Rheins noch nirgends erreicht. Die Frachten sind auch sehr niedrig: 1825 kostet Mainz—Strassburg 6 fr. Die Frachten, die in Deutschland angegeben werden, sind, soweit sie sich vergleichen lassen, nicht allzuviel höher als die, die in den zwanziger Jahren berichtet werden: aber man muss durchgehends oftmalige Umladungen, möglichste Benutzung der Wasserstrassen und dadurch lange Dauer des Transports und mannigfache Beschädigung der Ware in den Kauf nehmen. Ueber das Abladen der Güter an den Zollstellen wird auch noch immer Klage geführt. Es mögen hier auch ein paar Briefportos erwähnt werden. Im allgemeinen sind die erhaltenen Portotarife für uns wertlos. Es ist auf ihnen nur angegeben, was der Absender bei Aufgabe des Briefes zur Post zu zahlen hat (das ist nicht viel, etwa $1^1/_2$—2 kr. innerhalb West- und Süd-West-Deutschlands), aber nicht, was der Adressat zu zahlen hat — und das ist der grössere Teil des Portos. Dagegen muss der Absender bei Briefen ins Ausland bis zur Grenzstation oder bis zur Küste frankieren. So erfahren wir aus dem Jahre 1807, dass bei Briefen nach London das Porto nach Ostende 30 Kreuzer, oder nach Cuxhaven 22 kr. kostet. Bei Beförderungen über Calais wird bis zur Grenze (Düsseldorf?) frankiert mit 20 kr. Nach unserem Gelde kostet also ein Brief nach Cuxhaven (Hamburg) 63,71$\dot{2}$ Pf., nach Ostende 86,88 Pf., nach Düsseldorf 57,92 Pf.

Wie die Zerstückelung Deutschlands noch immer auf den Handel wirkt, davon ein Beispiel. Nassau verbot 1813 jegliche Tabakseinfuhr und sogar den Transit von Tabak durch das Land und entzog dadurch Frankfurt die Möglichkeit, Wetzlar, eine Stadt des Grossherzogtums Frankfurt, mit dem zum Konsum nötigen Tabak zu versorgen. Nach langen diplomatischen Verhandlungen wird erreicht, dass der zum Konsum Wetzlars nötige Tabak (insgesamt 300 Zentner pro Jahr) durch Nassau geführt werden dürfe. Ein anderes Hindernis des Landtransports sind die zahlreichen Uebergriffe der französischen Douaniers. Trotz höherer Frachtkosten werden die meisten Waren vom Niederrhein zu Land nach Frankfurt gebracht (Tuch, Leder, Eisen, Manufakturwaren) und zwar weil die Waren auf dem Schifftransport durch die Witterung, den langen Aufenthalt beim Einladen zu Köln und bei der Umladung zu Mainz (wobei auch nebenbei Kosten für Abgaben, Spedition und Reparation entstehen) zu sehr leiden. Infolge dessen sammeln sich in Frankfurt viele Fuhrleute an, die Rückfracht nach

dem Niederrhein suchen; aber trotzdem der Fuhrlohn sinkt, finden sie sie nicht, weil die französischen Douaniers diese Transporte durch allerlei Hindernisse verwehren und man mit den Leuten nichts zu thun haben will, da gegen sie kein Recht zu erlangen ist. (Von der Ungezogenheit der höheren und Rüpelhaftigkeit der niederen französischen Beamten in dieser Zeit bekommt man aus den Akten ein recht hässliches Bild.)

3. Die Spedition. In dieser Zeit gesteigerten Güterverkehrs wird die Rolle des Kaufmanns als Spediteur fast seine wichtigste. Die mannigfachen lokalen Erleichterungen im Verkehr, neben den plötzlichen politischen Verschiebungen, machen es dem Fabrikanten und Kaufmann, der die Spedition nicht als Spezialgeschäft — man möchte fast sagen Spezialstudium — treibt, ganz unmöglich, die jederzeit und nach bestimmten Orten günstigste Beförderungsweise herauszufinden. Wir erhalten den Eindruck, dass der Frankfurter Kaufmann in dieser Zeit auf der Höhe seiner Aufgabe steht, wenn ihm auch gefährliche Konkurrenten in Nachbarstädten erwachsen, dass aber die Frankfurter Regierung, bei aller Achtung vor dem zeitgemäss denkenden und fortschrittlich gesinnten Grossherzog Carl v. Dalberg, namentlich die im Grossen und Ganzen autonom gebliebene Stadtverwaltung, die Aufgaben der Zeit nicht begreift. Der geringe Fortschritt stammt aus Dalbergs Initiative: er will unter Mitwirkung der Kaufmannschaft ein Handelsgesetzbuch erlassen (die Materien werden zur Begutachtung an die betr. Firmen [360 christliche und 25 jüdische] verteilt), er will eine Handels- und Gewerbestatistik aufnehmen, dringt aber bei der Kaufmannschaft, die ihre Geschäftsgeheimnisse dabei preisgeben zu müssen fürchtet, nicht durch; und er erreicht in einer prinzipiellen Frage einen Erfolg: eine Umsatzsteuer auf Leder wird nicht weiter an das Lohergewerbe verpachtet, sondern in eigene Regie genommen. Kleine Verbesserungen finden auch sonst statt: das Wiegegeld (alle abgehenden und ankommenden Güter sollen gewogen werden) wird von $1^1/_2$ kr. pro Zentner auf 1 kr. herabgesetzt, aber die den Handel belästigenden zahlreichen Gebühren — ausser den Eingangs-, Ausgangs- und Niederlagezöllen — wie Thorschreibergeld, Krahn- und Waggeld, Leinwandhaus-, Brückengeld bleiben bestehen. Auch an der Praxis, die Finanzen der Stadt auf Zölle zu stützen, die den Konsum weit weniger als den Handel belasten, wird festgehalten. Mannigfache der oben angeführten Gebühren werden, losgelöst von ihrer eigent-

lichen Bedeutung, als Zölle betrachtet, so bildet sich der Brauch aus, dass das Waggeld zwar erhoben wird, aber wer wirklich seine Ware gewogen wissen will, muss an der Stadtwage ein besonderes Wiegegeld bezahlen. Das Waggeld wird nun aber natürlich seinem eigentlichen Charakter gemäss ohne Rücksicht auf den Wert der Ware nach der Anzahl der Kolli und nur nebenbei nach deren Gewicht erhoben, was zur Folge hat, dass eine Besteuerung eintritt, die schwere geringwertige Ware sehr hoch, leichte und wertvolle Ware sehr niedrig belastet.

Diese geringe Einsicht, die die Stadtverwaltung gerade für die Lebensinteressen des Handels zeigt, rächt sich natürlich an der Kaufmannschaft. Ist Frankfurt auch von der Natur zum Debit- und Speditionsplatz prädestiniert, andere Städte, die weniger gut liegen, machen ihm dank ihrer besseren Politik erhebliche Konkurrenz.

Baiern begünstigt Bamberg, Frankreich Mainz, Hessen-Darmstadt Höchst, Baden Mannheim und Württemberg Friedrichshafen. Namentlich Bamberg und Höchst werden unbequeme Konkurrenten. In Höchst giebt es keine herrschaftlichen Abgaben und täglich gehen von dort Marktschiffe den Rhein hinab. Vergebens machen die Frankfurter Vorstellungen bei ihrer Regierung, indem sie die Vorzüge Höchst's recht drastisch dadurch beweisen, dass sie für gleiche Posten unter gleichen Bedingungen die Spesen in Höchst und Frankfurt nebeneinanderstellen. Wir hören da z. B., dass 14 Fass Blättertabak (212 Ztr.), die zu Wasser angekommen, nach vierzehntägigem Lager zu Land verschickt worden sind, in Höchst 24 fl. 14 kr. (d. i. pro Ztr. $6^3/_4$ kr.), in Frankfurt 60 fl. 48 kr. (= 17 kr. pro Ztr.) Spesen (für Krahngeld, Fuhrgeld, Abladen, Wiegen, Lager, Aufladen, Rentengeld und Zoll) kosten. Bei Wein stellt sich in einem Fall das Verhältnis von 3 fl. 58 kr. pro Stück in Höchst zu 7 fl. 32 kr. in Frankfurt. Wertlosere Waren haben noch grössere Missverhältnisse (z. B. Hasenfelle pro Ztr. 12 kr. resp. 42 kr., Weingeist pro Ohm $16^3/_8$ kr. resp. 61 kr.). Dabei ist der Verdienst des Spediteurs bisweilen in Höchst 4 mal so hoch als in Frankfurt. Was Wunder, wenn die Güter z. B. von Strassburg zu Schiff nach Höchst gebracht wurden und dann um Frankfurt im Bogen herum zu Land weiter spediert wurden. Eine Zeitlang wagten die Höchster sogar zu Schiff den Main hinauf bei Frankfurt vorbei zu fahren. Diesen Eingriff in ihr Speditions- und Stapelrecht liessen sich aber die Frankfurter doch

nicht gefallen. Uebrigens betrieben Frankfurter Spediteure selbst diese Spedition um Frankfurt herum. Auch sonst hört man von der Umgehung Frankfurts durch Fuhrleute (ein Zeichen dafür, dass die Berührung Frankfurts nicht mehr durch die Wege- und Naturverhältnisse absolut geboten war), die dabei sogar Frankfurter Gebiet berühren. Die Frankfurter stellen an den Umgehungswegen ihre Hoheitszeichen auf; mit welchem Erfolge, ist fraglich.

Friedrichshafen hat sich in dieser Zeit zum Speditionsplatz nach Italien aufgeschwungen, wodurch die Frankfurter, falls sie nicht ganz ausgeschaltet wurden (Güter von und nach Schwaben, Franken, Thüringen) in die Rolle der Zwischenspediteure hinuntergedrückt wurden. Grund dazu sind die Reformen der Württembergischen Regierung: Der Durchgangszoll durch Württemberg kostet nur 15 kr. pro Ztr.; die Chaussee-Abgabe pro Pferd und Stunde 2 kr., durch das ganze Land aber per aversum auf ein Pferd 1 fl. 20 kr., d. h. wenn das Pferd 10 Ztr. zieht auf 1 Ztr. 8 kr.; Sa.: 15 + 8 = 23 kr.

Dagegen in Baden (durch das Frankfurt zu spedieren von Natur aus angewiesen war) auf einen Weg von 60 Stunden: Durchgangszoll $^3/_4$ kr. pro Std. = 45 kr., Chausseegeld pro Pferd und Stunde 1 fl. 30 kr., also pro Ztr. 9 kr., Sa. (45 + 9) = 54 kr. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse in Bamberg, wo namentlich die Befreiung von jeder Mauth fördernd wirkt.

Trotz alledem hat der Frankfurter Handel und auch die Spedition zugenommen, die Güterschaffner haben sich allerdings nur um zwei vermehrt (beide auf der nordischen und sächsischen Route), aber aus den Akten ersieht man, dass jeder von ihnen ein grosses Komptoirpersonal hatte, und aus ihrer selbstbewussten Sprache und ihrem Einfluss in verkehrspolitischen Dingen merkt man, dass man es mit wirtschaftlich sehr gut gestellten Leuten zu thun hat. Das lässt aber (bei 4 kr. Provision pro Ztr.) auf einen gesteigerten Verkehr schliessen. Auch sind uns zwei Zahlenreihen (in den Handakten eines Senators) erhalten, die eine Steigerung zeigen:

vom 1. Oktober 1806 bis 30. Juni 1807 gingen hinaus auf der

nordischen	Route	138 000 Ztr.
oberländ.	»	134 490 »
niederländ.	»	65 856 »

im gleichen Zeitraum 1807—08

auf der nordischen Route 328 848 Ztr.
» » oberländ. » 127 896 »
» » niederländ. » 99 150 »

Die Steigerung bei der nordisch (sächsischen) Route erklärt sich wohl durch Beendigung des Krieges in Preussen, und eben dadurch der Rückgang auf der oberländischen Route, da 1807 eben viele Waren auf Umwegen über Schwaben und Franken nach dem Osten gegangen sein werden.

4. Der eigentliche Handel hat gegen die vorige Periode kaum eine einschneidende Aenderung erfahren.

Der Kolonialwaren-Engroshandel, soweit ihn für das festländische Europa der Machtspruch Napoleons überhaupt zulässt, findet in Frankfurt einen Stapelplatz von immer mehr steigender Bedeutung. Kolossale Lager aller Artikel werden von den Frankfurter Firmen aufgespeichert und in einem Grosshandel, der mit gewaltigen Mengen und Summen rechnet, nach ganz Süddeutschland und Oesterreich versandt. Wir haben in dieser Branche Grosssortimenter, deren Sortiment, was Zahl der Artikel und Qualitätsverschiedenheiten in den Artikeln anbelangt, gering ist, jedoch in der Grösse des Lagers an einzelnen Artikeln selbst heutzutage bei Sortimentsgeschäften nicht mehr seines Gleichen hat.

Bei Manufakturwaren haben wir eine ähnliche Entwicklung, nur dass das Versorgungsgebiet hierbei kleiner ist. Der Frankfurter Grossist, der bereits stets ein Sortimentsgeschäft hat, ist von den Zufuhren der Messe unabhängig geworden. Er macht seine Abschlüsse ausserhalb der Messe, wahrscheinlich an Ort und Stelle der Produktion und ist imstande, zur Messe sowohl dem fremden K a u f m a n n, der entweder die Erzeugnisse eines Industriereviers oder, was bei fremden Grossisten schon seltener vorkommt, e i n e n Artikel in seinen verschiedenen, meist durch den Produktionsort charakterisierten Qualitäten zur Messe führt, ebenso wie dem messbesuchenden F a b r i k a n t e n Konkurrenz zu bieten. Für ordinäre Qualitäten ist das Hinterland, das von Frankfurt aus versorgt wird, bedeutend geringer als für Luxusqualitäten. Bei dem Import fremdländischer Waren, der in Frankfurt dauernd in Blüte steht, war der dortige Kaufmann von einer Konkurrenz der Messfremden stets nur in sehr geringem Masse betroffen gewesen.

Das Detailgeschäft, insbesondere in Luxuswaren, machte in Frankfurt in dieser Periode weitere Fortschritte. Die Kriege mit

ihren zahlreichen Truppendurchmärschen und starkem Verkehr von Offizieren und Diplomaten, die zahlreichen hochadeligen Familien, die während der Wirren dort domizilierten, grosse Geldgewinne in Kaufmanns- und Banquierskreisen infolge der Kriege, und die als Folge der Unsicherheit aller Lebensverhältnisse sich ergebende Leichtlebigkeit schufen einen starken Bedarf an Waren, die dem Luxus dienten.

Von der Macht des Geldhandels Frankfurts in dieser Zeit giebt ein Vorkommnis eine Anschauung, das 1810 geschah. Auf Napoleons Befehl hatten zwei französische Beamte in Frankfurt 85 Kisten mit englischer Ware, die Frankfurter Kaufleute als ihr Eigentum auf Lager hatten, konfisziert und vor den Thoren verbrannt. Daraufhin diskontierten Frankfurter Banquiers aus Solidaritätsgefühl keine französischen Wechsel mehr und bewirkten dadurch zahlreiche Fallissements in Strassburg, Nancy, Reims und andern Plätzen.

Auf die Verwaltung Frankfurts gewinnt die Kaufmannschaft steigenden Einfluss, ohne freilich diejenigen Regierungsprinzipien, die ihren Interessen am meisten dienten, das sind die, die in der französischen Revolution zur Anerkennung und Geltung gelangten, zur völligen Herrschaft bringen zu können. Carl von Dalberg gestattete insbesondere einem Grosskaufmann, Johann Gerhard Hofmann zum Spiegel, starken Einfluss und bediente sich überhaupt überaus einsichtsvoller und weitblickender Bürger als Berater. Ein gewaltsames Eingreifen in die überlieferten Verwaltungs- und politischen Maximen der Stadt, die von der Mehrzahl der Einwohner vorläufig noch gebilligt wurden, widerstrebte vielleicht seinem Temperament, vor allem aber seiner auf sich selbst am meisten bedachten politischen Klugheit.

Die ultima ratio städtischer Wirtschaftspolitik bleibt der »Nahrungsschutz«. Die Handwerker und Krämer geniessen ihn wie in der vorigen Periode. Das Verbot des Detaillierens von nicht in der Stadt hergestellten Waren, die zum Arbeitsgebiet des Handwerks gehören, bleibt bestehen; ebenso das Verbot, dass kein Krämer andere Waren führen dürfe, als ihm einstmals vom Rat zugestanden waren. Doch ist hier manchmal die wirtschaftliche Entwicklung mächtiger als der Wille des Rats. Alle 10 Jahre etwa in unserer Epoche kann sich irgend eine Art von Krämerei nicht halten, weil der Kapitalismus bestimmte Bedürfnisse durch eine neue Art von Gebrauchsgütern deckt.

So wird in unserer Epoche, unterstützt durch die Kontinentalsperre, das Zinngeschirr durch das Steingut, Porzellan und Steinzeug verdrängt. Um allen Plackereien zu entgehen, nimmt schliesslich so ein Zinngiesser, der ob des angemassten Krams von Steinzeug etc. hart verfolgt wird, eine Kommisstelle bei einem Steinzeug-engros-Handelsmann an und verkauft als solcher unangefochten weiter détail, wodurch sowohl der Wortlaut der Gesetze als die wirtschaftliche Entwicklung respektiert wird. — Die Handelsleute werden ihrerseits durch die veralteten Vorschriften über das Vorkaufsrecht der Handwerker bei Rohprodukten und der Konsumenten bei Fruchtmarkts- etc. Waren gehemmt; auch die alte Leinwandschau mit ihrem beschränkten Marktrecht der Fremden (dieser Punkt mag den Handelsleuten ganz angenehm gewesen sein), die bei dem fast völligen Mangel heimischer Leinenproduktion ganz sinnlos ist, bleibt bestehen.

Einen Blick in die Grossartigkeit des Handels der Stadt aber giebt uns die Versteigerung von Kolonialwaren im Jahre 1811. Napoleon liess von Magdeburg für 36 Millionen Florins Kolonialwaren nach Frankfurt bringen, um sie in Frankfurt, das ebenso wie sein Hinterland in diesen Waren durch die Kontinentalsperre gänzlich ausgehungert war, versteigern zu lassen. Drei Kirchen müssen neben mehreren Magazinen als Lagerhäuser dienen. (Eine dieser Kirchen diente dem Kaufmann Brentano schon lange als Lagerhaus). Die gesamten Waren sind schliesslich hier nicht zum Verkauf gekommen, sondern etwa ein reichliches Drittel, nämlich für 16 815 395 frcs. Darunter waren 500000 kg Farbholz, 700000 kg Kaffee, 45 000 kg Indigo, 65 204 kg Querzitron, 288 576 kg roher, 1869478 kg Puder- und 1 176 kg Kandiszucker. Durch einen Zufall wissen wir, was davon nach der Schweiz gegangen ist: 146666 kg Kaffee, 35 805 kg raff. Zucker, etwa 59 000 kg Farbholz, 1620 kg Indigo und in kleineren Quanten Gummi, Tabak, Stockfisch, Cacao, Kandis etc. etc. Noch 1813 lastete die Hand Napoleons so schwer auf Europa, dass die Schweizer aus Furcht vor ihm diese Waren nur einführen lassen wollten, wenn durch Atteste französischer Autoritäten ihre Herkunft von den Regierungs-Auktionen in Frankfurt bescheinigt würde. (Trotzdem fasste man eine Aenderung der politischen Verhältnisse schon ins Auge.)

Handlungsfirmen haben wir in Frankfurt 1803: 463, 1815: 678. Die Steigerung ist bei allen Branchen wahrnehmbar, ausser bei

Leder. Da wir aber aus andern Quellen wissen, dass der Lederhandel an Bedeutung zugenommen hat, müssen wir auf einen vergrösserten Umfang der einzelnen Lederengrosgeschäfte schliessen. Ganz sicher zurückgegangen ist aber der Seidenwarenhandel; 1. aus vermindertem Konsum und 2. durch das Ueberflüssigwerden des französischen und italienischen Imports in geringen Qualitäten, durch Aufblühen der deutschen Industrie. Der verminderte Konsum macht sich auch in der Strumpfbranche bemerkbar. Das Handwerk verliert allmählich die Kerzen- und Seifenfabrikation an die Kaufmannschaft. Ausserdem bekommt das Hutmachergewerbe in dieser Zeit bereits Halbfabrikate durch den Handel geliefert (»die Stumpen«)[1]). Die Stadt sieht nicht gern Fabriken in ihren Mauern; so nehmen wir mit der Vergrösserung der Betriebe eine Auswanderung der Fabriken in die Nachbarorte wahr, während die Komptoire in der Stadt bleiben. Schliesslich bleiben die Rohstoff-engros-Geschäfte in der Stadt, die Fabrikation und deren Absatzgeschäfte liegen in der Umgegend. Vorläufig ist bei Tabak diese Entwicklung wahrzunehmen.

5. Die Messen werden in steigendem Masse von Kaufleuten anstatt von Fabrikanten besucht. Daneben aber halten gleichfalls in steigendem Umfang Handwerker aus der Stadt und der näheren Umgebung ihre Produkte auf den Messen feil. Ausser den Messen ist jedem Fremden sowohl der Verkauf en gros wie détail verboten und wir hören fortlaufend von Massregeln gegen solche »Pfuscher«. Meist sind es Manufakturwarenhändler, die den einheimischen Handelsleuten lästig werden (1812 zu einer Zeit 8 denunziert, 6 Detaillisten, 2 Grossisten), während die Krämer über die Hausierer klagen.

1803 zählt man 1048 Messfremde (darunter werden 20 Einkäufer genannt), 1815: 958 (12 Einkäufer, darunter 6 von Elberfeld). Die in den Schematas genannten Einkäufer werden etwa eine ähnliche Bedeutung haben, wie die heutzutage in den Fachblättern auch besonders genannten Einkäufer amerikanischer Häuser. Die grosse Masse der Einkäufer wird nicht erwähnt.

Die Waren, die uns besonders interessieren, weil sie eine Erweiterung des Handels darstellen, sind 1803: Bettdecken (4mal

1) Eine Vermehrung zeigen insbesondere die Kurzwarengeschäfte, d. h. die Geschäfte mit solchen Waren, die wegen ihres relativ geringen Bedarfs nur langsam von der modernen Produktionsweise erfasst werden. Die Kurzwarenhändler sind anfangs gerade Verleger solcher Ware: Kämme, ordinäre Messer, Hosenträger, ordinäre Bürsten, Stöcke etc.

zugeführt), offenbar ein neues Gebrauchsgut für weite Schichten, Geldbeutel und Tabaksbeutel (aus Ruhla), Bleistifte (Nürnberg), Billardkugeln (2mal), Blechwaren (Schönhaida i. S. und Offenbach), Brillen (Remscheid), aus Mainz und Hanau: gepolsterte Möbel und Stühle; Etuis, Brieftaschen und Portefeuilles (Offenbacher Herkunft und aus England und Frankreich importierte), Sattlerwaren (Hanau, Coburg, Gelnhausen, Cronenberg bei Solingen), Schuhwaren (9mal: Gotha, Erfurt, Kassel und Offenbach), Stiefelschäfte 2mal aus Holland, 15mal meerschaumene Pfeifenköpfe.

1815 finden wir vor allem eine Erweiterung der Lederwaren aller Art (Schuhe wie Portefeuille- und Sattlerwaren, auch lederne Handschuhe), der Polstermöbel aus der Nachbarschaft, der Bleistifte und der Schreinermöbel. Neu sind Kämme aus unedlem Material. Sehr stark zugeführt ist ausserdem Leder (23 Firmen, davon 16 belgisch-niederländische und 6 aus der Nachbarschaft, die die Centrale der deutschen Lederindustrie wird).

Vom Jahre 1815 ist eine Schätzung der angefahrenen Messgüter (zu einer Messe) vorhanden, die ein Senator sich aufstellte, der mit einer Neuordnung des städtischen Zollwesens sich befasste.

Die Zentnerzahl der Waren beträgt:

a. der konfektionierten, unmittelbar konsumfähigen: Baumwollenfabrikate 1800, Barchent 200, Bürsten 20, Battist 10, Kameelgarne 10, Chocolade 2, Köln. Wasser 8, Dochtgarne 20, Dreherwaren 10, Eisenware 3000, Fayence 50, geräucherte Fische 700, Fabrikate aus Floret- und Halbseide 30, Flor und Crepp 2, Gewehre 20, Hohlglas 200, Fenster- und Spiegelglas 50, Näh- und Strickgarn 30, Galanteriewaren 7, Holzwaren 300, Hüte 50, Handschuhe 10, musikalische Instrumente 40, italienische Waren 10, Käse 12, Spielwaren 100, Kupferwaren 2, Kupferstiche 6, Körbe 10, Leinenware 110, Packleinen 150, Hemdleinen 150, feines Leinen 50, lederne Strümpfe und Kragen 20, lakierte Waren 10, Polstermöbel 30, Mousseline 20, Nürnberger und kirchliche Waren 400, Nadlerwaren 12, gedörrtes Obst 10, Papier 100, Porzellan 10, Woll-Plüsche 10, andere Plüsche 6, irdene Tabakpfeifen 80, Meerschaumpfeifen 5, hölzerne Pfeifen 8, Peitschenstöcke 12, Pelzwaren 200, Parfums und Liqueurs 5, Quincaillerie 200, Regen- und Sonnenschirme 5, Seife 25, Seilerwaren 40, Sattlerwaren 20, Schmalz und Butter 10, Nähseide 10, Seidenfabrikate 200, Siebmacherware 10, Spielkarten 1, Steingut 50, Stöcke 5, Strohhüte 3, Bra-

banter Spitzen für 10000 Florins, sächsische Spitzen 10, Schusterarbeit 42, Schnitzwerk 3, Schreinerarbeit 20, Tapeten 4, Teppiche 4, Uhren für 40000 Fl., hölzerne Uhren 2, Wachslichter 10, Tücher, a. niederländische und französische wollene 600, b. sächsische und preussische 600, c. berliner ordinäre 600; wollene Chalons, Basch, Camelots, Strümpfe, Kragen zusammen 600, verarbeitetes Zink 12.

b. Halbfabrikate werden zugeführt in Zentnern: Baumwollengespinnst 100, Blech 150, Fischbein 10, Floretseide 20, Harz und Pech 100, Kupfervitriol 30, Sohlleder 4000, Oberleder 2000, Sämisch-Schaf-Wildleder zusammen 2000, Schmalte 200.

c. Rohprodukte sind da: Erze 20, Federn 50, Felle 30, Feuerstein 20, Flachs 15, Pferdehaare 20, Menschenhaare 20, Hanf 200, Hirschhörner 2, Kreide 20, Schafwolle 100, Rohseide 20, Sämereien 6 Zentner.

Gar nicht ist also Wein und Tabak, sehr wenig sind Kolonial- und Spezereiwaren, am meisten im Verhältnis zum Gewicht Manufakturwaren und Leder, zum Werte Luxuswaren zugeführt. Die hiesige Messe steht der Leipzigs schon jetzt sehr nach. Von grösserer als lokaler und territorialer Bedeutung ist eigentlich nur der Handel in Tuchen, Modewaren (Spitzen, Damenkleiderstoffen u. dgl.) und Seidenwaren. Tuche, namentlich niederländische, werden — gegen die Gesetze der Stadt und zum Aerger der einheimischen Handelsleute — auch zwischen den Messen von den Fabrikanten hier verkauft, ohne dass sie hiesige Proprehändler oder Kommissionäre in Anspruch nehmen, Seiden- und Modewaren aber vor Beginn der Messe. Denn während der eigentlichen Messe müssen diese Fabrikanten nach Leipzig reisen, um zur dortigen Messe rechtzeitig anzukommen. In andern Waren hat die nahe Aufeinanderfolge der Messen wenig zu sagen, da die hiesige Messe andere Besucherschaft hat als die zu Leipzig, nämlich meist Kaufleute und Fabrikanten, die n i c h t allerersten Ranges sind und sich auf den Absatz in Süd-West-Deutschland beschränken. Die hiesigen Detaillisten kaufen kurz vor Beginn der Messe ihren Bedarf an Mode- und Seidewaren bei den Messfremden ein und haben während der Messe ein sortiertes Lager, das sie 8 Tage vorher eingekauft haben. Da die hiesigen Grossisten in diesen wie allen andern Branchen die Versorgung der Detaillisten als ihre Domäne ansehen, versuchen sie oftmals, die Gesetzgebung in ihrem Interesse zu beeinflussen. Rigoros kann

aber die Stadt nicht vorgehen, da sie sonst die Fremden vertreiben würden, die lieber den Besuch Frankfurts als Leipzigs fahren liessen.

3. Epoche. 1815—36. Dieser Zeitraum ist dadurch charakterisiert, dass sich in ihm 1. die Zusammenschliessung Deutschlands (ausser den österreichischen Ländern) zu einem Wirtschaftsgebiet vollzieht und 2. der Schutzzollgedanke langsam an Bedeutung gewinnt. Die Epoche schliesst mit dem Anschluss Frankfurts an den Deutschen Zollverein, dessen Entstehungsgeschichte unten gegeben wird. Frankfurt ist der grösste Gegner des Zollvereins aus 2 Gründen. 1. Befürchtet es mehr instinktiv als aus logischen Erwägungen, dass es seine Position als Speditionsplatz 1. Ranges verlieren würde, weil einmal durch das Aufgehen der vielen Territorien in ein Wirtschaftsgebiet mit gleichmässigem Wegerecht, mit Handelsstrassen, die weder aus partikularistischen Interessen Umwege machen, noch ganz unterbrochen sind, noch verschiedenartige Durchgangszölle aufweisen, die Kunst des Spedierens aufhört und die durch lange Jahre mühsam erworbene Erfahrung, die den Schatz des Frankfurter Handelsmannes bildet, wertlos wird und weil es ausserdem auch die Vorzüge verlöre, die es als einzelne freie Stadt inmitten einer Reihe gegenseitig durch Zölle von einander abgeschlossener Staaten, als Debitplatz (gleichsam als Freihafen und Lagerhaus unter Zollverschluss) geniesst. Der andere Grund einer Abneigung gegen den Zollverein ist, dass es naturgemäss den Schutzzollgedanken bekämpft. Sein eigentlicher Handel ist zu einem grossen Teil Einfuhr-Handel aus Frankreich, Schweiz, den Niederlanden und Italien; durch die wirtschaftliche Einigung Deutschlands wird aber ein Schutzzollsystem möglich gemacht und ja auch beabsichtigt, das den Import erschweren und der Stadt ihren Haupthandel rauben würde. Die Stadt sieht mit Furcht in ihre Zukunft als Warenhandelsstadt; denn es ist ihr klar, dass es in jedem Fall seine Rolle als Verteilungszentrum Deutschlands von der französischen Grenze bis zur Elbe ausgespielt habe, und eine Vorahnung der Handelsentwicklung Deutschlands, die die Stadt als Mittelpunkt eines verhältnismässig kleinen Gebietes zu grösserer Blüte kommen liess als je vorher, kann man billigerweise nicht erwarten. — Die Einwohnerzahl Frankfurts in dieser Epoche nimmt zu von 41458 (i. J. 1817) auf 54037 (1837).

Der Handel im allgemeinen steht in unserer Epoche unter den Beschränkungen eines sich langsam verstärkenden internationalen Schutzzollsystems. Von 1815—18 allerdings waren die Grenzen Frankreichs zwar schon gesperrt, die deutschen aber noch offen, was zur Folge hatte, dass die linksrheinische Industrie, die auf den Absatz nach Frankreich bisher hatte rechnen dürfen, sehr litt, die Messen in Frankfurt aber an Bedeutung gewannen, da diese Fabriken mehr als je auf den Frankfurter Markt angewiesen waren und auch die Einfuhr aus dem Auslande noch in vollem Umfang möglich war. Ausländische Produkte waren in diesen Jahren sehr begehrt — die Deutschen hatten bei den Märschen in Frankreich an vielen dort üblichen Gebrauchsgegenständen der verfeinerten Lebensführung Geschmack gewonnen.

1818 umgab Preussen seine Grenzen mit einer mässigen Zollschranke, und es blühte die Industrie ganz überraschend schnell auf. Für Frankfurt ist von Bedeutung die Zunahme der Produktion in Wollwaren und Tuchen zu Limburg und Aachen, Papier (Düren und Berg), Sammt (Krefeld), Baumwollen- und Seidenwaren (Elberfeld) und Eisen und Eisenwaren im rhein.-westfälischen Hüttengebiet. Die Förderung von Kohlen beträgt bereits in Preussen 1824 27 Millionen Zentner. Baumwollengarn ist noch lange Englands Domäne. Preussen stand für den Absatz ganz Deutschland offen, Oesterreich dagegen hatte selbst hohe Prohibitivzölle. Der Gedanke des Schutzzolles machte in Europa weitere Fortschritte. Auch der zwischen Baiern und Württemberg gegründete Verband hatte ausser dem Bestreben, das Wirtschaftsgebiet zu erweitern, hauptsächlich schutzzöllnerische Tendenzen. Man erstrebt es nach Möglichkeit, nur noch Rohstoffe vom Ausland zu beziehen und schwache heimische Produktionen künstlich heranzuziehen. Hand in Hand damit geht 1. eine Vergrösserung der Betriebsgrössen, 2. die Einführung neuer fabrikmässig hergestellter Gebrauchsgüter, die Handwerksprodukte zu ersetzen bestimmt sind, und 3. auch direkte Eingriffe in die handwerksmässige Produktion. Das Handwerk in Frankfurt steht unter dem Schutze der Zunftgesetze (nur die Beschränkungen im Halten von Gesellen fallen 1820 weg) und vorläufig ist aus den wenigen Zahlenangaben, die uns zur Verfügung stehen, bei denen auch jegliche Angaben über die Betriebsgrössen fehlen, auf einen Rückgang nicht zu schliessen. Berichtet wird, dass ein gewisser Rückgang am Anfang dieser Periode eintrat, der aber seinen Grund in dem Aufhören des durch die Kriege

bedingten Durchreisens zahlreicher Offiziere und Beamten und mancher Aufträge für den Kriegsbedarf und nicht in der Konkurrenz anderer Unternehmungsformen hatte. Nahrungsschutzgesuche sind überaus häufig; doch werden sie öfter von Krämern gegen Krämer verlangt, als von Handwerkern gegen Krämer.

Die Tischler haben ein gemeinschaftliches Verkaufsmagazin für Möbel begründet und halten so thatsächlich das Dazwischentreten von Kaufleuten 40 Jahre lang zurück. Die Tuchhändler lassen sich 1820 das Recht bestätigen, im Ausschnitt verkaufen zu dürfen, um sich gegen die Schneider zu wenden, die ihrerseits anfangen Tuchlager zu halten. Doch erkämpfen sich die Schneider das Recht des Verkaufens von Tuch für die von ihnen nach Mass anzufertigenden Kleider und auch für die auf Vorrat gearbeiteten Anzüge.

Das städtische Handwerk hütet ängstlich sein Monopol auf alle Reparaturen. Zu Weiterungen kommt es mit der badischen Regierung, da die Stadt die Einfuhr der Chaisen einer Rastatter Fabrik verbietet. Die badische Regierung untersagt darauf den Vertretern Frankfurter Firmen das Musterreisen in ihrem Lande, und dabei bleibt es trotz aller Bitten der Frankfurter Kaufleute, die Stadt möge nachgeben.

Bis zum Anschluss an den Zollverein besteht der gesetzlich sanktionierte Nahrungsschutz der Handwerker in Folgendem:

Ausserhalb der Messzeiten durften überhaupt nicht eingebracht werden — also auch nicht zum eignen Gebrauch oder auf Bestellung: Buchbinderarbeiten (im engen Sinn), Leinenweberarbeit und Schreinerarbeit.

Alle übrigen Handwerkerwaren dürfen an die Meister der betreffenden Innung verkauft werden und die Handwerker also Détailhändler dieser Waren werden. Eine Ausnahme machen Gold- und Silberwaren, die weder nach Schluss der Messen hier niedergelegt, noch zum Verkauf in Kommission gegeben werden dürfen.

Nicht zum feilen Verkauf, zum Hausierhandel und zur »Verdebitierung«, wohl aber auf Bestellung und zum eignen Gebrauch dürfen auch ausserhalb der Messzeiten eingeführt werden: Bürstenwaren (in durchgezogener oder Pech-Arbeit), Fässer, Gürtlerwaren, gemalte und glasierte Hafnerarbeit, ordinäre und geringe Hüte, Knopfmacherarbeit, Kupferwaren, Perücken, Posamentier-, Sattlerarbeit, Schlosser-, Grossuhr-, Büchsenmacher-Waren (mit Ausnahme der Cronberger Beschläge), Schmiedewaren, Schneider-, Schuh-

macherarbeit, Seilerwaren, Spenglerarbeit, Tapezier-, Wagnerarbeit. Auch Tücher dürfen so ausserhalb dekatiert werden. — Der Engroshandel wird von diesen Nahrungsschutzgesetzen nicht berührt. Am rückständigsten scheint die Bestimmung über die Leineweberarbeit zu sein. Die Meister in der Stadt können den Bedarf gar nicht decken — und Leinenwaren sind längst Artikel des kapitalistischen Fabrikanten und Händlers geworden.

2. In unsere Epoche fällt für die Entwicklung des Verkehrs die Aufhebung und starke Minderung aller hemmenden Zölle und Abgaben, und da dies eine Folge ist des wirtschaftlichen Zusammenschlusses, müssen wir dessen Geschichte kurz berühren, zumal die Stellungnahme Frankfurts zu den einzelnen Phasen ein Licht auf seine Handelsverhältnisse wirft.

1828 schloss sich Hessen-Darmstadt an das preussische Zollsystem an, nachdem schon vorher die drei Anhalts den gleichen Schritt gethan hatten.

Als nun auch der Anschluss des Baiern-Württemberg'schen Zollverbandes in Aussicht stand, traten unter der Führung der Königreiche Sachsen und Hannover Kurhessen, Sachsen-Weimar, S.-Meiningen, S.-Coburg, S.-Gotha, S.-Altenburg, Braunschweig, Nassau, Oldenburg, Schwarzburg-Rudolstadt, die drei Reuss, Frankfurt und Bremen zum mitteldeutschen Handelsverein zusammen. Das Gemeinsame in diesem Verband ist zunächst der negative Punkt, dem preussischen Verein nicht beizutreten. Die vertragenden Staaten wollen die Freiheit in Zollsachen im allgemeinen behalten, wofern nur der Handel als solcher nicht gehemmt werde. Hohe Grenzzölle sollen deshalb vermieden werden, auch eine gemeinsame Grenzbewachung — d. h. dem Auslande gegenüber — fände nicht statt. Man will eine grosse Anzahl neuer Strassen bauen und bestehende verbessern. Einseitige Erhöhungen von Transitzöllen etc. gegen Vertragsmitglieder sind untersagt. Die Vertragsdauer reicht bis 1834 inkl.

Noch 1828 schlossen sich Baiern und Württemberg an Preussen an, einige Zölle blieben zwischen den vertragenden Staaten allerdings bestehen.

Frankfurt — wo der Plan auftauchte, Verabredungen, wie der preussische Zollverein war, von Bundes wegen verbieten zu lassen — fühlt sich besonders dadurch benachteiligt, dass Preussen durch Gewährung grosser Vergünstigungen beim Transport von Waren aus seinem Vereinsland — es hebt nämlich für solche Waren die

Transitzölle auf — die Nichtmitglieder selbst in der Spedition schädigt. Nun nimmt Frankfurt den schon oft ventilierten Plan auf, die Transitzölle, da auf Vertragsweg es unmöglich war, auch von Bundeswegen abschaffen zu lassen, damit Preussen keine Möglichkeit mehr habe, besondere Vergünstigungen zu gewähren. Es übersieht dabei, dass es grade solche Verkehrshindernisse überhaupt sind, die das Dazwischentreten eines Spediteurs für den Kaufmann wünschenswert macht. Am Bundestage wird 1832 eine Vorlage über Aufhören der Transitzölle eingebracht, wahrscheinlich aber abgelehnt.

Unterdess sahen die meisten Regierungen des Handelsvereins ein, dass der Weg, den Preussen ging, nämlich Zoll- und Mautverbände zu gründen, vorteilhaft war und beschritten ihn, soweit es ihnen durch die Bestimmungen des Handelsvereinsvertrags erlaubt war, gleichfalls. Zuerst treffen Sachsen-Weimar und das Königreich Sachsen Sonderabreden über gemeinsame Zollbestimmungen.

1830 treten Hannover, Kurhessen, Braunschweig, Oldenburg wegen eines besonderen Zollverbandes zusammen, aber die konstitutionelle Regierung Kurhessens bringt den Vertrag nicht zur Ausführung und fordert Schutzzoll.

1831 treten Waldeck (das noch gar nicht verbunden war) und Kurhessen dem preussischen Verein bei.

1834 wird dann der deutsche Zollverein gegründet, dem ausser Hannover, Braunschweig und Oldenburg alle wichtigeren Staaten — ausgenommen die Hansestädte — beitreten. Baden schloss sich in der Jahreswende 1835 zu 36, Frankfurt 1836 an. Braunschweig, Oldenburg und Hannover gründen 1834/35 einen besonderen Verband, dem später (Lippe-) Bückeburg beitritt.

3. Die Verkehrswege.

a. Die Wasserstrassen.

Der Rhein. Im Wiener Kongress wird bestimmt, dass auf dem Rheine keine Transitzölle erhoben werden dürfen. Dagegen bleiben die Oktroi- und Rekognitiongebühren bestehen, ebenso die Stapelrechte in Köln und Mainz, das Verbot der direkten Schiffahrt Frankfurt-Köln, die Schifferzünfte und die jährlich zweimal stattfindenden Festsetzungen der Frachtpreise durch eine Kommission zu Mainz. Die Frachten an sich fallen langsam, z. B.

Mainz-Strassburg von 3 fr. 15 1818 (1813 waren sie allerdings nur 2,70 fr.) auf 1,93 — 1828/29, oder in schlechten Jahren wie 1830/31 2,08 fr. Oder Köln-Mainz von 1,20—1,45—1,70 fr. 1813 auf 78 bis 85—95 fr. 1825 und umgekehrt von 0,60—0,85,—1,30 auf 0,58—0,71—0,91. Doch sind z. B. 1824 noch günstigere Frachten berichtet. Ebenso fallen die Frachten Köln-Frankfurt um ein reichliches Drittel bis 1825 (gegen 1813). Die Frachtfestsetzungen der Mainzer Kommission sind oft höher als die wirklich gezahlten Frachten.

Mit dem Sinken der Frachten treten nun die Zölle und sonstigen Gebühren zu den eigentlichen Frachtsätzen in ein starkes Missverhältnis. Im Sommer 1821 werden als offizielle Preise Köln-Frankfurt 1,30—1,55—1,80 fr. angegeben. Die Frankfurter Kaufleute rechnen etwa 1,20—1,45—1,70 fr., das sind etwa 32½, 39½, 46½ Kreuzer; die eigentlichen Frachtkosten sind aber in jeder Klasse 31⅝ Kreuzer höher, also beinahe noch mal so hoch. Und zwar verteilen sich diese 31⅝ Kreuzer auf den Zoll zu Höchst, die Oktroi- und Rekognitionsgebühren (zus. 20¾ Kreuzer), die städtischen Abgaben zu Mainz und Frankfurt und die Provision an die Güterbestätter.

Mit Köln wird ein Rangfahrtvertrag abgeschlossen 1817; dass die Frachten Köln-Frankfurt etwas hinter den amtlichen Festsetzungen zurückbleiben, ist wohl die Frucht dieses Vertrages. Besonders sieht man darauf, die Dauer des Transportes von Köln hinauf auf 10 Tage zu beschränken. Die Frankfurter besorgen sich im Beginn unserer Zeit direkte Verbindungen mit Bingen (zum Weintransport) und setzen alle Hebel in Bewegung, die Stapelrechte zu beseitigen, um nach Düsseldorf (Industrierevier!) direkte Verbindungen zu erhalten. Die Aufhebung der Stapelrechte wird von 1823 an »demnächst« erwartet, aber erst 1831 erlangt. Bis dahin müssen die Frankfurter den ganzen Jammer aller kleinlichen Chikanen auskosten, die die Stapelstädte, auf ihr Recht pochend, ausüben. Und wo ihr Recht nicht ausreicht, greifen sie zu Polizeimassregeln, so dass selbst Mainz bei der Schiffahrt zwischen Frankfurt und dem Oberrhein ein thatsächliches Stapelrecht ausübt. Noch 1828/29 ist es Regel, dass in Frankfurt nur der Schiffer Rückfracht nach Köln erhält — hierbei muss in Mainz so viel bezahlt werden, als würde man umladen, oder aber man wird zum Umladen gezwungen —, der in direkter Fahrt von Köln nach Frankfurt fährt, da ein solcher Schiffer wie-

derum in Mainz keine Rückfracht erhält.

Unterdessen kündet die neueste Zeit mit ihren technischen Fortschritten auch auf dem Rhein sich an: 1826 bestehen bereits eine niederländische und eine preussische Rheindampfschiffahrtsgesellschaft. Von der preussischen Gesellschaft (Sitz Köln) hören wir in den Akten gar nichts: wenigstens wird von Dampfschifffahrten, die sie unternehmen liesse, nichts erwähnt. Die Dampfschiffe der niederländ. Gesellschaft zu Rotterdam fahren dagegen im Juni und Juli 1826 etwa zweimal wöchentlich nach Köln, und ihr Personentarif für 3 Klassen ist erhalten: 1. Platz 17 Thaler 6 Silbergroschen: 30 fl. (holl.), 2. Platz 12 Thaler 32 Sgr. = 22 fl. 5 Ocs. (holl.), 3. Platz 8 Thaler 22 Sgr. = 15 fl. Im gleichen Jahr (1826) gründet eine Gesellschaft Strassburger, Stuttgarter, Badischer und Frankfurter Banquiers mit einer Million Gulden Kapital eine Dampfschiffahrtsaktiengesellschaft vom Rhein und Main. (200 Aktien à 500 Gulden reserviert sich Frankfurt.) Diese Gesellschaft will das tägliche Marktschiff Frankfurt-Mainz übernehmen. Als die Frankfurter Banquiers von Frankfurt die Konzession zum Betrieb der Dampfschiffahrt erhalten hatten, übertrugen sie sie sofort an die »Vereinigte Gesellschaft der Dampfschiffahrt vom Rhein und Main« zu Mainz. Und diese Gesellschaft lässt zwei kleine Bote 1828 fahren, eins zwischen Frankfurt-Mainz (ohne von Frankfurt eine nochmals erbetene Konzession zum Marktschiff-Betrieb erhalten zu haben, da sie sich nicht zum regelmässigen täglichen Verkehr verpflichten will) und eins zwischen Mannheim und Schröck. Doch fand auch diese Gesellschaft kein Bestehen und Konzession samt Vermögen ging auf die Kölner Gesellschaft über. Dies ist die einzige Erwähnung der Kölner Gesellschaft in den Akten.

Dagegen hört man mehr von einem 1830 ins Leben getretenen Dampfschiffahrts-Unternehmen von Amsterdam und Rotterdam nach Köln. Dieses Unternehmen empfiehlt sich wegen seiner pünktlichen Lieferung: die Frachtdauer zwischen Rotterdem oder Amsterdam ist je nach dem Frachtpreis (1,05 fr., 1,20 fr., 1,45 fr., 1,80 fr.) 16—12—8—5 Tage und zwar rührt diese Verschiedenheit davon her, ob nur teilweise geschleppt, ganz geschleppt, per Warendampfer oder per Personendampfer befördert wird. Diese Dampfer machen den Rhein sofort wieder zur wichtigsten Strasse trotz aller Stapelrechte. Die Gesellschaft übernimmt Versendungen nach allen Rheinhäfen und setzt bis nach Basel feste Preise fest. Die Frachten sinken sehr stark, trotzdem Oktroi- und Rekognitionsgebühren vorläufig

die alten bleiben. In der folgenden Uebersicht bezeichnen I, II, III, IV die Art der Dampferbeförderung von Holland nach Köln und umgekehrt, 1, 2, 3 die Gütertarifklassen. Die Preise verstehen sich inkl. Oktroi und Rekognition, exkl. der »fixen« Abgabe in Holland, die unbedeutend ist.

Bergfrachten von Amsterdam und Rotterdam nach

		pro Zentner			
		I.	II.	III.	IV.
Frankfurt	1.	3,64 Fr.	3,79 Fr.	4,04 Fr.	4,39 Fr.
	2.	3,73 »	3,88 »	4,13 »	4,48 »
	3.	3,82 »	3,97 »	4,22 »	4,57 »
Mainz	1.	3,26 »	3,41 »	3,66 »	4,01 »
	2.	3,36 »	3,51 »	3,76 »	4,11 »
	3.	3,46 »	3,61 »	3,86 »	4,21 »
Mannheim		4,34 »	4,49 »	4,74 »	5,09 »
Strassburg		5,91 »	6,06 »	6,31 »	6,66 »
Basel		8,74 »	8,89 »	9,14 »	9,49 »
Köln		1,33 »	1,48 »	1,73 »	2,08 »

Früher kostete die Beförderung, wie sie unter I angegeben ist, in Francs von Holland nach

Köln	Mainz	Frankfurt	Mannheim	Strassburg	Basel
3,25	5	5,70	6,20	7,65	9,60

jetzt dagegen

1,33	3,46	3,82	4,34	5,91	8,74

Und stromab sind die Preise unter den gleichen Bedingungen früher gewesen von

Basel	Strassburg	Mannheim	Frankfurt	Mainz	Köln nach Holland
7,45	6	5,50	3,80	3,63	2,30 Francs
jetzt					
6,40	4,83	2,96	2,49	2,67	1,16 »

1831 trat endlich das langersehnte neue Rheinoktroi auf Grund langer Verhandlungen aller Uferstaaten in Kraft. Bestehen bleibt die Freiheit von allen Transitozöllen (auch in Holland!). Neu ist, dass von der Schiffbarwerdung bis zur Mündung keinerlei Umschlag verlangt werden darf, dass 2. jeder Schiffer den ganzen Rhein befahren darf, dass die Vorrechte einzelner Schiffergilden und diese Gilden selbst aufgehoben sind. Die Frachtfestsetzung unterliegt der Vereinbarung der Kontrahenten. Rangfahrten sind gestattet, doch wird ein Kündigungsrecht von nur drei Monaten für die beteiligten Kaufleute gesetzlich stipuliert. Als eine besondere Erleichterung wird die Transitoabgaben-Freiheit der holländischen Waren auf dem Mittel- und Unter-Rhein, der übrigen

Waren auf dem Niederrhein (Waal und Leck) angesehen. Die Oktroi- und Rekognitionsgebühren sind dagegen höher als die 1805 festgesetzten, und zwar die Rekognitionsgebühren trotz geringerer Ansätze für die einzelnen Ladequanten wegen der grösseren Anzahl Zollstellen, an denen jedesmal der Ansatz bezahlt werden muss; das Oktroi beträgt pro Ztr. von der Holländischen Grenze bis zur Schiffbarwerdung stromab 1 fr. 34,89 ctms., stromauf 2 fr. 40,12 ctms. In Holland ist das Oktroi 19 bezw. 28 ctms. Es scheint, dass Preussen diese Gebühren in der Absicht hoch gelassen hat, um Schiffen aus seinem Zollgebiet leicht Nachlässe gewähren zu können und so einen Druck auf den Beitritt zum Zollverein auszuüben.

In der That sehen wir in den nächsten Jahren ein ganzes Netz von Zollnachlassverträgen, deren Einzel-Ausführung unverhältnismässigen Platz beanspruchte, über den Rhein und Main gespannt, und für inländische und versteuerte ausländische Waren (ausser Kolonial- etc. Waren) zahlt Frankfurt, nachdem es durch Beitritt zum Zollverein die gleichen vertragsmässigen Vergünstigungen erlangt hat wie die übrigen Vereinsstaaten, 1837 bis nach Rotterdam und Amsterdam an Rhein- und Mainzöllen (exkl. der Rekognitionsgebühr) pro Ztr. 28,65 ctms. (gegen 78,37 ctms. von Frankfurt bis Köln zwischen 1815 und 1831.)

Frankfurt glaubte die durch den Rheinvertrag geschaffene Lage nicht besser ausnützen zu können als durch Abschluss einer grossen Anzahl Rangfahrtverträge. Schon 1830 war ein neuer derartiger Vertrag mit Köln geplant und beraten, aber das Inkrafttreten auf die Zeit nach Erlass des Rheinschiffahrtsvertrages verschoben. Es werden 1831 nun 8 Schiffer engagiert, mit ihnen ein verhältnismässig kleines Ladequantum ausgemacht und als Maximalzeit für Herfahrt, Entladen, Säubern, Beladen und Rückfahrt 24 Tage festgesetzt. Das ist ein enormer Fortschritt gegen 1818, wo die Thalfahrt noch 12 Tage dauerte (und man bei zehn Tagen Prämien zahlte) oder 1820, wo man die Ladezeit auf zehn Tage festsetzte. Die Fracht ist nicht höher als Köln-Mainz, nämlich 22, 23, 24 kr. stromauf und 13, 15, 17 kr. stromab (in francs: 0,724, 0,7964, 0,8688 resp. 0,4706, 0,5430, 0,6154 fr.), das ist etwa $^2/_3$ der Frachten von 1825. Auch alle übrigen Gebühren wie Krahn- und Hafengelder werden sehr niedrig angesetzt, in Köln so niedrig, dass der Staat seine Selbstkosten nicht deckt. Inkl. aller Zölle und Gebühren waren die seitherigen Kosten zu Berg:

53, 55, 57 kr., die neuen sind 43, 45, 47 kr., zu Thal: 37—41, 47, 55 kr., die neuen sind 27, 29, $30^1/_2$ kr. Trotzdem hatte diese Rangfahrt keinen Bestand: 1833 werden die Schiffer aus dem Vertrag entlassen und 1834 wird er ganz gekündigt. Der Grund lag darin, dass die Zeit für solche Verträge vorbei war. Das, was man erreichen wollte, pünktliche Beförderung, regelmässige Fahrten und billige Frachten, schuf die freie Konkurrenz der Schiffer im Bunde mit entstehenden Schiffahrts-Komptoiren (die noch wenige Jahre vorher, da wo sie möglich waren, auf dem Niederrhein nämlich, die Holländische Regierung verboten hatte, eben weil sie den Schiffern die Frachten drücken würde), die den Anfang einer kapitalistischen Organisation des Transportgewerbes auf dem Wasser darstellten. Ob die zahlreichen anderen Rangfahrtsunternehmungen, die nach 1831 ins Leben traten, einen besseren Erfolg hatten, lässt sich aktenmässig nicht nachweisen. Rangfahrten von Staatswegen haben noch eine Aufgabe über weite Strecken zu lösen, wo der Verkehr noch nicht so gross ist, dass die freie Konkurrenz die möglichste Schnelligkeit und Billigkeit garantiert. So von Frankfurt nach der See oder gar bis England und vom Ober m a i n nach Köln (s. u.). Von Frankfurt nach Holland fährt zuerst ein Kaufmann 1833, der diese Fahrt 1834 bereits mit 6 eigenen Schiffen betreibt und soweit wir sehen, an Pünktlichkeit und Schnelligkeit nichts zu wünschen übrig lässt; stromab fährt er nach Rotterdam 17, stromauf nur 19 Tage. Er kontrahiert Frachten incl. aller Zölle und sonstiger Spesen und zwar stromauf von Rotterdam zu 1 fl. 32, 1 fl. 38 und 1 fl. 48 kr., von Amsterdem ab 6 kr. mehr. Stromab nach Amsterdam kostet die Fracht 1 fl. 2, 1 fl. 10 und 1 fl. 16 kr., nach Rotterdam 4—8 Kreuzer mehr. Ihm eröffnen die Handelskammer zu Frankfurt im Verein mit der Rheinschiffahrtskommission zu Rotterdam ein Konkurrenzunternehmen 1835. Die Dauer der Fahrten ist zu Thal 12 Tage (+ 2 Ausladetage in Köln), zu Berg 19 Tage (+ 2 Einladetage in Köln). Es wird Benutzung der Schleppdampfer ausgemacht und ein komplizierter Tarif aufgestellt (etwa 12 Klassen stromauf, 5 Klassen stromab). Die eigentlichen Frachten sind gegenüber denen des Privatunternehmens billig, doch müssen Main- und Rheinzölle, Schlepplöhne und Löhne für Leichterschiffe, nebst einer Anzahl kleinerer Gebühren extra bezahlt werden, sodass man sich von der wirklichen Höhe der Frachtkosten kein Bild machen kann. Die eigentliche Fracht stromauf schwankt

zwischen 1,30 fr. und 2,11 fr., stromab zwischen 37 und 58 ctms. — ein starker Rückgang der Frachten gegen die Mitte der zwanziger Jahre ist stromab eher zu konstatieren als stromauf: die Gebühren stromab für die ganze Strecke Frankfurt-Rotterdam sind etwa gleich denen aus den zwanziger Jahren für Mainz-Köln, die Gebühren stromauf etwa um $^1/_2$ mal teurer als Köln-Frankfurt, und doppelt so teuer als Köln-Mainz.

Der Main. Auf dem Main macht die Abnahme der Verkehrszölle weit grössere Fortschritte als auf dem Rhein. Nachdem 1819 Baiern vorübergehend den Wasserzoll erhöht hat, hören wir nur noch von Ermässigungen: 1825 betragen sämtliche Gebühren auf dem Main pro. Ztr. in Sa. 17 kr., 1828 wird in Baiern das Wasserweggeld aufgehoben und der Zoll gemindert. 1833 berichtet man, dass die Zölle etc. nur noch $^1/_{10}$ derjenigen betragen, die bis 1818 erhoben wurden, und dass gerade die wichtigsten Handelswaren nur $^1/_4$, ja nur $^1/_{20}$ des gewöhnlichen Zolles tragen. 1833 hört der Zolloktroi im Gebiete der an Preussen angeschlossenen Staaten auf und 1836 ist der Main ohne Wasserweggelder und Wegzölle. Hand in Hand damit geht der Rückgang der Frachten, wie ihn die Tabelle zeigt, und der Main wird bei Beförderungen nach Baiern in steigendem Masse so weit als irgend möglich benützt. Das setzt voraus eine pünktliche und schnelle Schiffahrt, die sich die Frankfurter nur zum Teil durch Rangfahrten, zum Teil durch direkte regelmässige Fahrten nach einer für die Weiterbeförderung der Güter günstig gelegenen Station (wie Lengfurt) erreichen. Der wöchentliche Turnus ist noch die Regel.

Unser Interesse in höherem Grade erregt die 1834/35 zustande gekommene Rangfahrt zwischen Würzburg, Frankfurt, Mainz und Köln: 5 Tarifklassen sind von Würzburg stromab, 3 nach Würzburg stromauf ausbedungen und die Preise inkl. aller Zölle und Gebühren festgesetzt. Die Schiffe verkehren alle 10 Tage nach beiden Richtungen. Die Preise Würzburg-Köln schwanken zwischen 43 und $77^1/_2$ kr.: die meisten konfektionierten Waren zahlen 49, die Flüssigkeiten 60 kr. Die Fracht in umgekehrter Richtung schwankt zwischen 64 und 83 kr. Die Preise von den Zwischenstationen sind verhältnismässig höher, bleiben aber hinter den bisher üblichen immer noch zurück.

b. Der Landverkehr. In unserer Epoche vollzieht sich eine Umwälzung in der Organisation des Warentransportes zu Lande.

Während bisher der Fuhrmann selbst der Unternehmer des Transports über eine kurze Strecke war, und der Kaufmann die Aufgabe hatte, diese kurzen Strecken mit einander zu verbinden, treten jetzt Kaufleute als Unternehmer für Warentransporte über weite Strecken auf und die Fuhrleute treten in ihre Dienste; ja oft sind Pferd und Wagen Eigentum des Kaufmanns und der Fuhrmann Angestellter.

Der Uebergang war der Zustand, wo die Kaufmannschaft einer Stadt als Ganzes oder das Gemeinwesen direkte Verbindungen über gewisse Strecken einrichtete, entweder unter Kontrahierung mit bestimmten Fuhrleuten oder in späterer Zeit auch als Unternehmer des Transportes unter Abfindung des Fuhrmannes, der Eigentümer des Wagens und der Pferde war, zu festen Sätzen. Etwas Aehnliches bleibt in unserer Epoche bestehen für die direkten Eilverbindungen, die manchmal Unternehmungen von Kaufleuten, oft aber auch noch von Fuhrleuten sind, die aber ihr Risiko zum Teil auf die Kaufmannschaft und die Gemeinde abwälzen. Die Regel in unserer Zeit ist jedoch, dass der regelmässige Frachtverkehr in der Hand grosser Unternehmer liegt, die thatsächlich etwa die Stelle unserer Eisenbahnverwaltungen für die Spedition vertreten. Solch eine Unternehmung ist die von Böhm u. Marchand in Offenbach. Von der Ausdehnung des Geschäftes erhält man einen Begriff, wenn man seine Tarifpläne durchsieht. Es sind da feste Frachten nach allen wichtigeren Orten Badens, der Schweiz, Norditaliens, Deutsch-Oesterreichs (und Prags), des Königreichs und der Provinz Sachsens, Baierns, Württembergs, der Rheinprovinz, der Seestädte bis Stettin, nach Berlin, Braunschweig und als weiteste Orte Breslau und Frankfurt a. d. O. festgesetzt. Es scheint, dass die Handlung nach dem Osten und dem Norden Deutschlands selbst nur bis Leipzig oder Berlin auf eigenen Wagen schickt und dort die Spediteure ihrerseits weiter beauftragt. Dass gerade Offenbach der Sitz des Unternehmens ist, hat seinen Grund, dass Offenbach die geringsten kommunalen und staatlichen Speditionsgebühren hat, eine eigene Messe besitzt — und die Nähe Frankfurts. 1824 erbaut sich Offenbach eine Mainbrücke. Andere grossartige Unternehmungen haben ihren Sitz in Kehl (französischer Export und Import), und Friedrichshafen (Verkehr mit Italien). Weiter wird unsere Epoche charakterisiert durch das Bestreben, häufige Verbindungen zu haben. Während man 1815 noch zufrieden ist, nach den näher liegenden

Stapelplätzen wie Strassburg, Basel, Friedrichshafen wöchentlich ein gewöhnliches regelmässiges Fuhrwerk zur Verfügung zu haben, fängt man in den zwanziger Jahren an, mehrere Eilfuhrwerke per Woche einzurichten, und im Beginn der dreissiger Jahre finden wir tägliche Eilfuhrwerke nach allen Orten, mit denen man lebhaften Verkehr hat. Der dritte charakteristische Punkt ist die Beschleunigung des Transportes. Da wo konfektionierte oder sonst wertvolle Waren versandt werden, überwiegt der Eilfuhrverkehr weit über den bis dahin üblichen Lastfuhrwerkverkehr.

Diese Verbilligung und Beschleunigung des Verkehrs wird unterstützt durch den Ausbau des Strassennetzes. Namentlich Preussen, aber auch kleinere Staaten wie Baden und Nassau leisten sehr viel. Für Preussen liegen einige Zahlen vor: 1828 gab es 1027 Meilen, 1833 1450 Meilen Kunststrassen in der Monarchie. Preussen geht planmässig ans Werk, durch Neubauten von Strassen die Warenzüge durch sein Land zu leiten und von der Spedition nicht-preussischer Plätze sich zu befreien (auch als ein Mittel den Beitritt zum Zollverein zu erzwingen). So wird 1828 beabsichtigt, den Güterzug aus Italien und Oesterreich nach Hamburg anstatt durch Hannover, Kurhessen, Frankfurt durch eine neu angelegte Strasse am linken Elbufer zwischen Hamburg und Magdeburg durch Preussen über Halle und Baiern zu leiten. Grade das wird ein schwerer Schlag für Frankfurt, das sich 1824 mit grosser Mühe eine Verbindung mit Norditalien hergestellt hatte, sowohl für Eilgut als gewöhnliches Gut, und durch Schnelligkeit und Billigkeit die bisherige Route über Nürnberg-Berlin geschlagen hatte. Eine Zeitlang gingen selbst die nach Russland bestimmten italienischen Waren anstatt über Wien und Brody, über Frankfurt und Bremen. Touren, deren Einrichtung die Stadt in die Hand nimmt, sind nach Lindau, Basel, Prag, Wien (Triest), (Zwischenstationen Nürnberg und Regensburg), Strassburg, Metz, Paris. Nach Basel, Strassburg und Paris sind schliesslich tägliche Eilfuhren im Gange. Das Technische dieser regelmässigen Fahrten ist folgendermassen geregelt: Die Stadt schliesst mit einzelnen Fuhrunternehmern einen Vertrag, jede Woche an einem bestimmten Tage abzufahren, die Lieferungsfristen einzuhalten und pro Ztr. nicht mehr als einen bestimmten Frachtlohn zu nehmen, bei einem bestimmten Güterquantum aber bereits abzufahren. Dafür macht die Stadt diesem Unternehmer ein Monopol für den Transport der Güter nach seinem Bestimmungsorte für einen bestimmten

Tag (seinen Abfahrtstag) in der Woche bei der Kaufmannschaft aus. Den Rückgang in den Frachtsätzen zeigt die Zusammenstellung am Schlusse des Buches. Nach Leipzig und überhaupt nach dem inneren Deutschland ist (soweit nicht Rhein- und Main-Städte in Frage kommen) die Beförderung von Offenbach aus üblich geworden. 1832 hat Frankfurt die direkten Fahrten nach Italien wieder verloren (wohl in Folge des preussischen Strassenbaues (s. o.) und braucht Basel, Lindau, Friedrichshafen und auch Meiningen wieder als Zwischenspeditionsorte. Die Güter aus Italien benützen Mannheim in dieser Zeit lieber als Debitplatz als Frankfurt, da die badische Regierung für gute Anschlüsse in Mannheim gesorgt hat und der Schweizer Spediteur seine Verantwortung für die Güter je eher je lieber los wird. Frankfurt schafft sich seinerseits neue präzise Anschlüsse an die Routen aus Italien nach N., namentlich Elberfeld-Barmen, und dieser Wettstreit zwischen den einzelnen Speditionsplätzen beschleunigt und verbilligt die Transporte ausserordentlich. Die Transit- und Wegezölle (nicht zu verwechseln mit den Transito-Abgaben, die nach der Art der Ware erhoben werden) sinken in unserer Periode gleichfalls, wenn auch ihre völlige Beseitigung als Finanzzölle nicht gelingt. Durch ganz Baiern kostet 1833 der Zentner Gut etwa noch 25 Kreuzer Zoll.

4. In unserer Periode bricht Frankfurt endlich mit seinem System seine Finanzen auf die vom Handelsgut zu entrichtenden Abgaben zu stützen. Gezwungen wurde es dazu, dass die Nachbarstädte Handelsgut möglichst wenig belasteten und dadurch eins der Hauptgeschäfte des Handels dieser Zeit an sich zogen, nämlich die Spedition. Die Mehrbelastung ist nach unserm Gelde gegenüber der Belastung an andern Plätzen nicht allzu hoch, vielleicht 30 Pf. bis 50 Pf. per Zentner Ware, aber der Spediteur, der mit einem Verdienst von Pfennigen per Zentner rechnet, geht ihr natürlich sorgsam aus dem Wege. Wenn übrigens die Ware auf einem Transport von etwa 40 Wegstunden zwei-, auch dreimal derartig besteuert wird, wie es bis in diese Zeit der Fall war, so bleibt das schliesslich bei dem hohen Geldwert und den niedrigen Preisen der Waren nicht ohne Einfluss auf den Preis des einzelnen Gegenstandes. Ausser allen Zöllen hatten die Fuhrleute unter dem Namen Pferdegelder, Wagenspannergelder, Expeditionsgebühren beim reinen Transit pro Ztr. etwa 6—7 kr., also etwa 17—20 Pf. zu zahlen, das ist bei einem beladenen Lastwagen

mit 60 Ztr. etwa 10 M. 50 Pf.

1818 hebt die Stadt 4 Arten Zölle auf, darunter die von den Kommissionsgütern zu bezahlende erhöhte Stadtwaggebühr, und ordnet die Stadtwaggebühr neu. Sie wird ein Wertzoll, der sich von 1 kr. bis 2 Gulden per Ztr. bewegt, im allgemeinen also recht niedrig ist. (1/4 Proz. des Werts der Ware im Höchstfalle; Leinenwaren ausgenommen.)

1820 findet dann eine grössere Erleichterung des Transits- und Speditionshandels statt. Beim Transit zu Wasser werden 4 kr. per Ztr. erhoben, ausser von Manufaktur-, Galanterie- und Quincailleriewaren, die 6 kr. zahlen. Zu Lande wird das Rentengeld aufgehoben (bei flüssigen Gütern bleibt es mit 2 kr. per Ztr. bestehen), und die Niederlaggebühr von 11 kr. per Kollo unter einem Ztr. und 22 kr. per Kollo über einen Ztr. bleibt nur für für rohe Baumwolle, Schafwolle, Gespinnste aller Art, rohe Seide, Manufaktur-, Galanterie-, Mercerie- und Quincailleriewaren bestehen. Alle übrigen Güter zahlen 2 kr. per Ztr., und was ohne abgeladen zu werden zu Land eingeht und sofort ans Wasser zur Weiterbeförderung gebracht wird, bleibt frei.

1820 wird der Leinwandzoll, 1822 der Zoll von rauhen Häuten neu geregelt; bei letzteren wird das Speditionsgut stark begünstigt: je 3 Ztr. zahlen nur 22 kr. Ausserdem haben die Fuhrleute beim Ein- und Ausgang von Häuten per Ztr. 4 kr. zu zahlen.

1826: Neuordnung des Lederzolles. Speditionsgut, das zu Land ein oder ausgeht 2 kr., zu Wasser 4 kr. Eigengut zahlt alles zusammen zwischen 15 und 19 Zoll (dieser Satz für Messgut). Leder, das am Wasser überschlagen wird — ohne Speditionsgut zu sein — zahlt 2 kr. per Ztr., zu Wasser vorbeigehendes Leder behält seinen alten Zoll.

Im gleichen Jahr: Alles Speditionsgut zahlt nur noch 2 kr. per Ztr., der Ueberschlagszoll am Wasser auch nur noch 2 kr. per Ztr.

1828: Die Pferdegelder aufgehoben. Die Expeditionsgebühren auf dem Bestätteramt sind 2 kr., und je 2 kr. per Ztr. sind beim Passieren der Thore (hinein oder heraus) zu berichten. Früher 5 kr. hinein, 1 kr. hinaus).

1828. Alle Verschiedenheit in der Zollerhebung an den einzelnen Thoren hört auf. Gleichstellung aller Fuhrleute. (Keine Bevorzugung der benachbarten mehr). Der Doppelzoll in der Herbstmesse hört auf, ebenso einige unbedeutendere Gebühren. Die Niederlagsgebühr von Kommissionsgut cessiert.

Alle Güter zahlen hinein, heraus, auch beim Transit je 2 kr. vom Ztr. Der Lederzoll um 5 kr. Stadtwaggebühr ermässigt.

1830. Die Speditionsgüter brauchen nicht mehr auf öffentlichen Wagen gewogen zu werden. Das Wiegegeld wird nur bei Benutzung der Wage entrichtet, doch darf man wiegen, wo man will.

1831. Frankfurt eröffnet einen Freihafen. In ihm wird weder der allgemeine Zoll von 2 kr. per Ztr. noch die Expeditionsgebühr erhoben,

1836. Abgeschafft sind: Die Rentengefälle, die nicht Accise sind, die Niederlagsgebühren, die Stadtwagabgaben, die Land- und Wasserthor-Zölle von ein- und ausgehenden Gütern, die Acciseabgaben von . . . u. A. Rum, Arak, französ. Branntwein, fabriziertem Tabak, fremdem Wein.

Welches Opfer die Finanzverwaltung der Stadt damit bringt, kann man aus Aufstellungen über ihre Einnahmen ersehen, die sie nach den ersten grossen Reformen 1820 (vor 1826) gemacht hat. Trotz vieler Zollherabsetzungen auf Handelsgüter und der Erleichterung namentlich des Speditionshandels, sind die Einnahmen, die die Besteuerung des Handels bringen, 308 858 fl., die Einnahmen aus der Besteuerung des eigenen Konsums 81 324 fl., Im Einzelnen:

Stadtwaggebühren von hier konsumierten Artikeln (auf dem Kleinmarkt erhobener Lebensmittelzoll etc.)	fl.	81 324.

Dagegen

Zoll- und Thorschreiber (Pferdegeld, Expeditionsgebühren, wohl auch Brückengeld)	»	72 628.
Krahn- und Waggeld (Wirkliches Wiegen!)	»	4 500.
Güterwage (Wirkliches Wiegen!)	»	3 680.
Leinwandhausabgabe und Stadtwaggebühr (Zoll!)	»	15 180.
Bestätteramt	»	41 670.
Mauth (inkl. der Accise auf Wein)	»	171 200.
	fl.	308 858.

Unter den Einnahmen sub »Zoll- und Thorschreiber« befinden sich freilich auch solche, die von Viktualien etc., die nach Frankfurt auf den Kleinmarkt kommen, herrühren, ebenso wie auch hierbei diejenigen Handelswaren verzollt werden, die die Bürgerschaft selbst verbraucht.

5. Der Handel. Ueber die Zahl und die Branche der Handelsleute von 1823, 1830 und 1835 sind nach den Handlungsadresskalendern der vorliegenden Periode Zusammenstellungen gemacht

worden. 1823 sind 736, 1830 834, 1835 917 Firmen in der Stadt; nach den Volkszählungen hat sich die Bevölkerung Frankfurts zwischen 1823 und 1837 von 43 918 auf 54 037 Einwohner vermehrt, d. h. im Verhältnis von 100 zu 122,7; oder jährlich um 1,62 Prozent. Die Vermehrung der Firmen zwischen 1823 und 35 steht im Verhältnis von 100: 124,6 (d. h. jährliche Vermehrung um 2,05 Prozent). Diese Zunahme ist ganz stetig: von 1823 bis 1830 jährlich um 1,9 Prozent (Zunahme wie 100: 113,3 und von 1830—35 jährlich um 1,98 Prozent (Zunahme wie 100: 109,9).

Also für die Stadt selbst wächst die Bedeutung des Handels auch gegenüber der Zunahme der Bevölkerung um ein geringes, trotz der ungünstigen politischen Lage. Fraglich ist nur, ob die Bedeutung des Frankfurter Handels nicht für den Gesamthandel West-Deutschlands sinkt. — Aus den Zahlen der einzelnen Branchen kann man sehen, wie der Import nach Deutschland in Fabrikaten (Seide) sinkt, in Rohstoffen (Wolle) steigt. Ganz deutlich wird, dass die Webwarenindustrie Deutschlands selbstständig wird, die Betriebe und Unternehmungen sich spezialisieren, die handwerksmässige Unternehmungsform ganz aufhört, sodass hier die grösste Zahl kaufmännischer Mittelglieder notwendig wird, um die Ware nur an den Detaillisten des von Frankfurt versorgten Hinterlandes und — wohl dagegen zurücktretend — an den Frankfurter Konsumenten gelangen zu lassen. Für einzelne Branchen mögen die Zahlen für die drei angeführten Jahre hintereinander folgen:

Seidenwaren: 30, 21, 22 (1823 vier Grossisten, 21 und 22 nur je zwei als solche bezeichnet). Wollen-, Baumwollen- und Leinenwaren 163, 153, 213. Galanteriewaren: 22, 36, 51, Kurzwaren: 25, 28, 31. Tabak: 33, 33, 38. Rohe Wolle: 5, 7, 9. Kolonial- und Spezereiwaren: 136, 139, 156. Mit Wechsel, Kommission und Spedition befassen sich 1823 275 Kaufleute (darunter die Zahl der eigentlichen Banquiers, derjenigen, die Spedition als einzige Branche betreiben, und die zahlreichen Kaufleute, die sie als Nebenbranche anführen) 1830 304 (unter ihnen 93 eigentliche Banquiers- und Wechselgeschäfte, die übrigen betreiben Spedition als Haupt- oder Nebenbranche). 1835 sind 130 Bankgeschäfte in der Stadt, 44 Speditionsgeschäfte (als einzige oder Hauptbranche) und mindestens 300 Firmen in der Stadt, die als Nebenbranche Spedition angeben. Beachtenswert ist der Rückgang in Weinfirmen 79, 84, 71, der auf das Aufhören des Weinimports über Frankfurt zu schieben

ist. Für Rheinwein ist Frankfurt bis in die jüngste Zeit der Hauptmarkt geblieben.

In den langen Beratungen und Verhandlungen, ob man einem der Handelsvereine deutscher Staaten beitreten solle, hat Frankfurt, um über seine eigenen Verhältnisse ein klares Bild zu bekommen, mannigfache statistische Aufzeichnungen gemacht, die erhalten sind und uns einige absolute Zahlen über die Grösse seines Handels geben. Was fehlt ist die Relation zur Grösse des Handels anderer Städte und des deutschen Gesamthandels. Darüber giebt es bloss ganz vereinzelte Angaben. Alle Angaben aber sind nur annähernd richtig. Meist sind sie von einem Senator herausgerechnet, der ungefähr folgendermassen zu Werke ging: Die Krahnenwagen brachten ein so und so viel fl. Pro Ztr. ist so und so viel zu zahlen gewesen. Er dividiert mit dieser zweiten Zahl die erste und setzt das Resultat in seinen Bericht. Oder aber, er trägt den Thor- und Zollschreibern auf, neben die Eintragungen über die Geldeingänge noch gewisse Angaben über Herkunft und Art der Güter zu machen; kurz, man darf sich nicht wundern, dass zwischen einzelnen Angaben Differenzen von 10 000 und mehr Ztr. im Jahr sich ergeben. Von 1816 bis 1820 gingen

	zu Lande ein:	zu Wasser ein: (nach dem Krahnwag-Register):
1816	480 000 Ztr.	413 760 Ztr.
1817	447 000 »	412 518 »
1818	480 000 »	347 944 »
1819	418 000 »	318 842 »
1820	400 000 »	318 827 »

	a. Zu Land hinaus:	b. Zu Wasser hinaus:	Zu Wasser wurden überschlagen:
1816	490 000 Ztr.	208 808 Ztr.	17 535 Ztr.
1817	440 000 »	233 245 »	16 633 »
1818	432 000 »	192 030 »	14 269 »
1819	432 000 »	167 311 »	17 083 »
1820	425 000 »	166 035 »	18 615 »

	Gesamteingang:	Gesamtausgang:
1816	894 000 Ztr.	699 000 Ztr.
1817	859 000 »	673 coo »
1818	828 000 »	624 000 »
1819	737 000 »	599 000 »
1820	719 000 »	591 000 »
1826	698 557 »	580 455 »
1827	761 725 »	602 691 »
1828	774 023 »	573 625 »
1829	762 587 »	566 022 »
1830	751 474 »	575 900 »
1831	672 670 »	
1832	676 617 »	
1833	608 930 »	

	Eingang	Ausgang
	zu Land:	
1821:	395 000 Ztr.	412 000 Ztr.
1822:	425 000 »	403 000 »
1823:	432 000 »	473 000 »
1824:	392 000 »	448 000 »
1825:	394 000 »	423 000 »

Von 1831 fehlen Angaben über den Ausgang. Von 1821 bis 1825 inkl. sind Angaben über Ein- und Ausgang zu Land da, aber weder Gesamtzahlen, noch die Angaben über den Wasserverkehr.

Interessant ist das Verhältnis der Benutzung der Wasserstrassen gegenüber der der Landstrassen. Von 1816—1820 sind die Zahlen schon gegeben. Die Eingänge zu Wasser sind etwa nur $^1/_6$—$^1/_5$ geringer als die zu Land, die Ausgänge dagegen zu Wasser sind etwa nur $^2/_5$ der Ausgänge zu Land. Der Unterschied würde noch grösser sein, wenn man das Speditionsgut ganz absondern könnte, dann würde sich ergeben, dass der Grosshandel im alten Sinne des Wortes schon in diesen Jahren geschwunden ist und Frankfurt ein Verteilungszentrum für ein beschränkteres Gebiet geworden ist: darum kommt für die Ausgänge die Wasserfracht, die immer Massenfracht ist, weit weniger in Frage als für die Eingänge. Aehnliche Schlüsse kann man aus einer Eingabe des Bestätteramtes machen, dass die Ausgangszölle, so sehr sie nach Art der Ware auch differenziert sind, ganz unpraktisch seien, weil in jedem Kollo, das hinaus geht, stets Waren der verschiedensten Gattung seien.

Von 1827 bis 1832 sind nur bei eingehenden Gütern die Transportwege angegeben, von 1827 kann man aber die Verteilung auf die Transportwege durch andere Angaben auch auf die ausgehenden Güter berechnen. 1827: zu Land herein 465 000, zu Wasser herein 315 000, zu Land hinaus 462 000, zu Wasser hinaus 124 000. (Die Differenz gegen die oben angegebenen Zahlen erklärt sich wahrscheinlich dadurch, dass hier die Wasser-Umschlagsgüter mitgerechnet sind.) 1828: a. zu Land hinein 417 000, b. zu Wasser hinein 346 957, 1829: a. 411 000, b. 313 432, 1830: a. 401 000, b. 335 770, 1831: a. 362 600, b. 310 000, 1832: a. 353 250, b. 323 367.

6. Der Speditionshandel. Unmittelbar nach dem Wiener Kongress setzten Offenbach, Mainz und Höchst ein, der Spedition Frankfurts, das sich jetzt auf keine Privilegien mehr berufen konnte,

Es gingen ein in Zentnern Güter

aus	im Jahre 1828	im Jahre 1829	im Jahre 1830	im Jahre 1831	im Jahre 1832	Aus England u. Uebersee, Frankreich, Oesterreich (Italien) Schweiz, Holland, Belgien gingen ein	Aus Preussen (Hessen-Darmstadt) Bayern und Württemberg gingen ein	Aus dem Auslande u. den vorher nicht genannten deutschen Ländern gingen ein	im Jahr
England und Uebersee	169 687	113 548	166 117	155 122	151 526	364 752	224 012	539 945	1828
Frankreich	55 501	47 826	47 183	42 978	45 613	293 268	230 451	494 081	1829
Oesterreich und Italien	62 487	65 737	59 570	48 560	58 200	360 469	191 845	544 925	1830
Preussen und Hessen-Darmstadt	155 101	166 353	137 248	98 435	95 635	349 537	161 347	511 323	1831
Sachsen	78 630	44 778	43 041	44 260	39 527	358 572	159 850	516 767	1832
Kurhessen	118	30 743	23 045	23 451	18 948		Aus den übrigen deutschen Ländern gingen ein		
Bayern	60 881	53 420	47 610	56 166	56 900				
Württemberg	8 030	10 678	6 987	6 746	7 325				
Baden	45 887	54 725	52 730	43 710	48 700				
Schweiz	29 796	29 937	29 755	27 105	30 900		175 193		1828
Holland und Belgien	47 281	36 220	57 844	75 772	72 333		200 813		1829
Hannover und Braunschweig	9 750	17 800	19 600	10 670	7 070		184 456		1830
Nassau	28 758	40 367	30 240	25 095	28 740		161 786		1831
Hessen-Homburg	4 150	4 500	5 000	4 520	4 520		158 195		1832
Waldeck	950	800	800	700	700				
Frankfurter Gebiet	6 950	7 100	10 000	9 380	9 980				
	763 957	724 532	736 770	672 670	676 717				

Konkurrenz zu machen. Frankfurt verliert zunächst alles Gut, von dem es bis dahin die höchsten Speditionszölle erhoben hatte, sodass die Herabsetzung dieser Zölle 1819 und 20 der Stadtkasse keinen Ausfall brachte, da man schon mehrere Jahre kaum Gelegenheit gehabt hatte, die hohen Zölle zu erheben. Für ganz wichtige Speditionsartikel wie Kolonialwaren waren hier die Spesen um die Hälfte höher ohne Provision, als in Höchst inkl. der Provision. Hier, wie wahrscheinlich auch in allen Konkurrenzplätzen, wurde daran festgehalten, dass Gut von auswärts an hier verbürgerte Spediteure gelangen musste, also weder an Nichtspediteure noch an die Fuhrleute[1] direkt adressiert sein durfte. Preussen machte 1819 den Vorschlag, Frankfurt zum Kommunikationsplatz zwischen seinen östlichen und westlichen Provinzen zu machen (meist benutzte man den Seeweg), bekam aber, wie es scheint, von Frankfurt keinen genügenden Bescheid und trat vom Plane zurück. Frankfurt verlor darauf die preussischen Güter völlig und klagt über die abnehmende Gütermenge im Speditionshandel.

Wie gross die Gütermenge des Speditionshandels ist und ihr Verhältnis zum übrigen Handel ersieht man aus folgenden Zahlen:

	Eingang von Speditionsgut:	Gesamteingang:
1828:	304 000	774 023
1829:	273 000	762 587
1830:	280 000	761 474
1831:	260 000	672 670
1832:	245 000	676 617
1833:	246 000	608 930

Aus den Jahren 1827 und 28, wo man die neue Zollreform beriet, sind einzelne detaillierte Angaben vorhanden. Danach scheint 1827 die Menge des Speditionsgutes auf etwa 200000 Ztr. gesunken zu sein und sich erst durch die Transitreform gesteigert zu haben. Zu Wasser fuhren vorbei etwa 400000 Ztr. (250 000 main-rheinwärts, der Rest umgekehrt) und nur 73 000 benutzten Frankfurt als Speditionsplatz. (30000 Ztr. werden hier umgeschlagen, 40000 Ztr. gehen zu Wasser ab, die zu Land angekommen sind [zur Hälfte nach Strassburg, zur Hälfte nach Köln]. Verladungen zu Land sind auf der südlichen Route — die Waren sind preussische, sächsische und niederländische Manufakturwaren, Tücher, Twiste und Eisenwaren, insgesamt 130000 Ztr. — zu $^{2}/_{3}$ Speditionsgut; nach Norden dagegen — meist Wein und Blätter-

tabak — von 95000 Ztr. nur 20000. Nach den Niederlanden — 36000 Ztr., meist Schafwolle — und nach Nürnberg (6000 Ztr.) ist Speditionsgut etwa die Hälfte.

Dazu kommen noch 20000 Ztr. zu Land spedierten Weins.

1828 kommt zu Wasser 112099 Ztr. Speditions- und 234858 Zentner Eigen-Gut an; zu Land 192000 Ztr. Speditions- und 225000 Ztr. Eigen-Gut. Die erhaltene Tabelle möge hier folgen:

aus	Es kamen			
	zu Wasser		zu Lande	
	als Speditions-gut	als Eigengut	als Speditions-gut	als Eigengut
England und Uebersee	14 938	81 299	36 800	36 650
Frankreich	17 319	12 632	17 300	8 250
Oesterreich (und Italien)	2 943	12 294	19 650	27 600
Preussen und Hessen-Darmstadt	21 618	50 333	38 150	45 000
Sachsen	2 144	3 286	33 200	40 000
Kurhessen	22	96	—	—
Alt- und Rheinbayern	14 912	31 218	4 750	10 000
Württemberg	736	544	2 550	4 200
Baden	22 330	74 07	8 850	7 300
Schweiz	6 947	2 849	13 400	6 600
Holland und Belgien	4 732	27 849	5 950	8 750
Hannover und Braunschweig	—	—	5 500	4 250
Nassau	3 458	5 050	3 250	17 000
Hessen-Homburg	—	—	2 250	1 900
Waldeck	—	—	250	700
Frankfurter Gebiet	—	—	150	6 800
Summa	112 099	234 858	192 000	225 000

1834 wird noch einmal die Summe der Speditionsgüter vom Jahre vorher aufgenommen, um zu sehen, welchen Anteil Frankfurt am Handel nach dem Zollverein habe. Das Resultat ist folgendes: Zu Lande kamen 1833 an 327930 Ztr., davon waren Speditionsgüter 136930, davon stammten aus Zollvereinsländern 44680, aus den übrigen Ländern 92250; Eigen-, Kommissions- und Messgut waren 191000 Ztr., davon stammten aus dem Zollverband 71680, aus den übrigen Ländern 119320 Ztr.

Zu Wasser kamen an 281000 Ztr.; davon waren Speditionsgut 109547 Ztr.; darunter aus dem Zollverein 28835 Ztr., aus dem Nicht-Zollverein 80712 Ztr.

Eigen- etc. Gut waren 171453 Ztr.; davon stammten aus dem Zollverein 46897, aus dem Nicht-Zollverein 124556 Ztr.

Man ersieht aus diesen Zahlen, wie wichtig für Frankfurt die Spedition war und wie abhängig sie von der Handelspolitik sich

bewegte. Die innere Handelspolitik vermochte nach den Reformen von 1820 den Rückgang nicht aufhalten und selbst die Reformen von 1828 waren noch nicht im stande, abgesehen von den äusseren handelspolitischen Verhältnissen, Frankfurt seinen Nachbarplätzen konkurrenzfähig zu machen. Mit kleinlichen andern Massregeln, — man versuchte z. B. den Fuhrleuten, die Ware nach Offenbach gebracht hatten, keine Rückfracht von Frankfurt zu geben —, hatte man noch weniger Erfolg, als mit den Zoll- und Tarifherabsetzungen. Der Stadt fehlte es an Energie, die alten Zöpfe ganz abzuschneiden, und alle Massregeln waren halb und hatten halben oder gar keinen Erfolg. Nach der Reform von 1828, mit der man das Möglichste geleistet zu haben glaubte, rechnen Kaufleute heraus, dass 60 Ztr. Tabak, die zu Schiff kommen und als Speditionsgut sofort zu Wagen weiter gehen, pro Ztr. $24^{85}/_{100}$ kr = 70,3 pf. loswerden. Daraufhin wird für Beförderungen genau dieser Art eine Erleichterung vorgesehen, die im obigen Fall pro Ztr. $9^{1}/_{2}$ kr betragen würde. Diese Erleichterungen von Fall zu Fall tragen viel dazu bei, den Handelsleuten der eigenen Stadt, geschweige denn den Fremden die jeweiligen Verhältnisse unklar zu machen; wie man überhaupt sagen kann, dass in dieser Zeit die Zoll- und Steuergesetzgebung der Stadt im Argen lag in einem Grade, der kaum zu überbieten war. Eine Anzahl Verordnungen haben in der offiziellen Gesetzessammlung keinen Platz gefunden; die dort aufgenommenen Gesetze sind in bezug auf die Frage, was von alten Gesetzen nun derogiert sei und was fortbestehe, nachlässig gearbeitet. Die älteren Gesetze sind nun in einer grossen Sammlung chronologisch geordnet und es ist ganz unmöglich, für einen bestimmten Zeitpunkt zu fixieren, was Rechtens ist und was nicht. Man kommt zum Schluss, dass die Höhe der wirklich erhobenen Zölle und Abgaben ebensosehr und mehr gewohnheitsmässig als gesetzlich geregelt ist; denn trotz jüngerer widersprechender Gesetze stehen ältere Einrichtungen in Kraft. Daher kommt es auch, dass die vielen Gesetzeserlasse seit 1819—1830 immer nur einen Teil der Steuer- und Zollmaterien regeln, so sehr man glaubt, ganze Arbeit gethan zu haben.

1830 rechnet man aus, dass an denjenigen Abgaben, die im verflossenen Dezennium geregelt sind (also ohne Fuhrlohn für den Schaffner, der das Gut vom Thor zum Kaufmann begleitet und ohne Schaffnergeld [obligatorische Maklergebühr an die

Güterbestätter]) 10 kr zu zahlen sind, und 1835 schwanken sämtliche Spesen zwischen 20 und 28 Kreuzer per Ztr., je nach der Route, nach der die Güter verschickt werden. (In Offenbach inkl. Bestätter 8 kr, ohne Bestätter, der nicht obligatorisch ist, 2 kr!) Seit 1828 waren die Spesen für Kommissions-, Eigen-, Mess- und Speditionsgut gleichgestellt. (S. o.)

Der Anschluss an den Zollverein 1836 machte diesen kleinen Miseren zwar kein Ende, aber die günstige Geschäftslage, in die die Stadt trat, liess vor der Hand all diese kleinen Missstände leichter ertragen.

Die Handelspolitik der deutschen Staaten war für die Spedition im allgemeinen nicht günstig, weil sie den Verkehr erleichterte und dadurch den Spediteur überflüssig zu machen anfing. Interessant ist zu sehen, dass die Spediteure selbst den Ast absägen, auf dem sie sitzen. In der Hoffnung, dass Erleichterungen im Verkehr ihnen Unkosten ersparen und ihren Profit vergrössern würden, sind sie die Rufer im Streit gegen alle staatlichen Verkehrshindernisse, um schliesslich dann, als Verkehrswege von idealer Schnelligkeit, Billigkeit und Gleichmässigkeit erreicht waren — nämlich die Eisenbahnen — ganz ausgeschaltet zu werden. Immerhin ist in unserer Epoche dank der Kleinstaaterei und Eifersüchtelei zwischen den Staaten ihr Beruf noch recht notwendig. Bald sind Certifikate notwendig, die den klugen Spediteur veranlassen, die Grenzen eines solchen Staates auf seinen Transporten zu meiden, bald geben ungleichmässige Frachtherabsetzungen ihm die Möglichkeit, durch Aenderung der Route Ersparnisse zu machen. So ladet man in den Jahren 1820—22 vom Niederrhein nach dem Obermain besser in Frankfurt, vom Obermain nach Köln besser in Mainz um; 1823 ist die französische Landfracht vorteilhafter als die Rheinfracht: kurz, der Kaufmann, der sich nicht mit Spedition speziell befasst, ist gar nicht in der Lage, jeweilig für seine Transporte die günstigsten Wege zu finden. Dann sind die Kenntnisse der Wege- und Chausseegelder, die Belastungsgrenzen pro Pferd und Wagen in den einzelnen Staaten verschieden. Zum Schluss hat er mit den Transitozöllen zu rechnen. Von 1828 existiert eine Zusammenstellung von Transitozöllen deutscher Staaten, die für weitere Transporte dem Laien jede Vorherbestimmung der schliesslichen Frachtspesen unmöglich macht. Oft sind Transitozölle und Wegegelder verbunden, es müssen Wertangaben der Waren gemacht werden etc., kurz man

begreift den Eifer der Kaufleute, dass diese Gebühren für inländische oder versteuerte Ware endlich aufhören. Dem Frankfurter Spediteur schadet die politische Isoliertheit der Stadt. Waren, die er transportiert, haben in Preussen, Württemberg, Bayern und Hessen Darmstadt stets die höchsten Spesen zu tragen, während von Spediteuren verbündeter Staaten geleitete Waren frei bleiben oder geringer belastet werden. (In Frankfurt betrug der Transitozoll von 1828 an per Ztr. 4 Kreuzer.) Wie stark der Speditionshandel mit Waren aus Preussen und den mit ihm verbündeten Ländern aufhört, zeigen die oben angegebenen Zahlen. Wir erfahren auch, wie ein Teil der sonst über Frankfurt beförderten Waren jetzt geleitet wird: Kolonialwaren, die über England kommen, sowie sonstige englische Intraden werden statt über Rotterdam—Frankfurt über Hamburg geleitet, begünstigt durch die neu errichtete Dampferlinie Hull—Hamburg (pro Woche wenigstens einmal in 3—4 Tagen). Selbst der Eigenhandel Frankfurts muss diesen Weg benützen, da die Verbindung Hamburg—Frankfurt die allerdings etwas teurer ist als Rotterdam—Frankfurt) für Eilgüter in 10—11, für gewöhnliche Güter in 14—16 Tagen von statten geht. Von Holland aus dauert es zum mindesten 17 Tage (über die geringe Anzahl der niederländischen Rheindampfer wird geklagt) und die Landfracht von Holland (etwa 11 Tage) ist wegen des hohen holländischen Transitozolles — mehr als 1% vom Wert der Ware — unmöglich. Im Oktober 1832 finden auf derartige Vorstellungen hin dann gewisse Verkehrserleichterungen statt, die den Schaden wenigstens teilweise wieder gut machen.

Der Pfälzische Tabak wird von Mannheim aus, anstatt von Frankfurt aus versandt, da die Frachten incl. aller Spesen von Mannheim aus nur 1/2 Reichsthaler = 52 kr. per Schiffspfund zu 3 Ztr. teurer seien als von Frankfurt; — die Fracht Frankfurt—Mannheim beträgt per Ztr. zu Land 40 kr., zu Wasser 20 kr., also pro Ztr. 3 resp. 23 kr. mehr. Der Frankfurter Spediteur müsse aber höhere Frachten kontrahieren, da er bei der Beladung etc. in Frankfurt pro Schiffspfund 52 kr. Kosten habe, in Mannheim betrügen sie 15 kr.

Französische Waren, die früher über Frankfurt spediert wurden, gehen entweder jetzt von Hâvre aus nach dem Norden: d. h. Russland, oder sie würden in direkten Fuhren über Köln nach Berlin und weiter befördert.

Wein aus der Pfalz und dem Rheingau lassen die Käufer von

den Fuhrleuten direkt bei den Produzenten abholen und umgehen Frankfurt.

7. Die Messen. Von 1815—18 ist die Entwicklung der Messen ganz stetig. Wir nehmen eine weitere Verkleinerung des lokalen Kreises derjenigen Einkäufer wahr, die sich im Messschema aufführen lassen und ein steigendes Wegbleiben der Fabrikanten aus den entfernteren Gegenden Deutschlands: die alte Erfahrung, dass der Absatz junger kapitalistischer Unternehmungen, schon weil zunächst der Produktionskreis nur ein ganz kleines Feld der gewählten Branche erfasst, zunächst auf grosse Entfernungen hin erfolgt, die sich mit dem Ausbreiten auf ein grösseres Branchegebiet verengen, um dann allmählich bei zunehmender Spezialisierung sich zu erweitern. Auch ausländische Ware scheint nicht mehr in demselben Grade wie früher die Messen zu bevorzugen. Die Spezialität der Frankfurter Kaufleute in bestimmten Branchen war der Import und diese Kaufleute erwarten nun zu den Messen das Zusammenströmen der Käufer, anstatt wie früher, wo sie das Zusammenströmen der Verkäufer erwarteten. In dem Messschema von 1818 (1000 Messfremde) sind neue Waren nur wenig aufgeführt, ein Teil der in letzter Zeit neu aufgetauchten aber stärker zugeführt. Neu sind Fortepianos aus Wien, Puppenköpfe (aus Papiermaché) aus Coburg, Peitschen (Barmen). Stärker zugeführt sind lederne Handschuhe (4mal, davon einmal aus Nancy), Saffianwaren (viermal aus Offenbach, einmal Bamberg), Kämme aus allen heut üblichen Materialien ausser Gummi und Celluloid (zweimal Frankfurt, einmal Nürnberg), Sattlerwaren und vor allem Schuhwaren (siebenmal, darunter dreimal Gotha, je einmal Mainz, Greitsch bei Pegau in Sachsen, Bamberg und Frankfurt).

Das mit 1818 beginnende Schutzzollsystem Preussens und die Grenzzölle Oesterreichs und Frankreichs verändern darauf den Charakter der Frankfurter Messe. Die preussische Ware und die stets nur geringfügigen bayrischen und württembergischen Industrieprodukte meiden Frankfurt: zum Export nach andern Landesgebieten hatten die Fabrikanten Preussens keine Lust; sie begnügten sich vor der Hand den ihnen reservierten Markt ihres Heimatstaates zu versorgen; zum Export nach dem Ausland hatten sie nicht die Kraft — also war der Besuch der Frankfurter Messe, soweit sie keine Luxuswaren produzierten, für sie überflüssig. Sie besuchten die Messen, die mehr im Zentrum ihres Absatzes lagen wie Kassel, Braunschweig und vor allem Leipzig

und Frankfurt a. d. Oder. Daneben bildet sich Offenbach vorläufig als inoffizieller Messplatz heraus. Dagegen brauchten die importierenden Fabrikanten mehr denn je Frankfurt, das ihnen eine billige zollfreie Zufuhr ihrer Fabrikate gestattete und im reichsten Teil Deutschlands lag, für ihre Luxusprodukte also günstig. 1827 ist der Höhepunkt dieser Entwicklung. Es ist die höchste Zentnerzahl der Zufuhr erreicht, die erst wieder nach dem Beitritt Frankfurts zum Zollverein überschritten wird — aber durch Waren inländischen Ursprungs, während 1827 die Importware den grössten Teil der Zufuhr bildet. Auch liegen 1827 insofern für Frankfurt die Verhältnisse günstig, als in diesen Jahren selbst Preussen noch eine grosse Menge fremder Ware braucht, während wenige Jahre später die einheimische Produktion genügt. Mit Leipzig kann sich Frankfurt auch in diesen Jahren nicht vergleichen; Leipzig ist in weit höherem Grade Stapel für deutsche Ware, steht als Debitplatz fremder Ware kaum zurück und hat den grossen Export, besonders nach dem Osten, Frankfurt bleibt »der reiche Markt« der reichen deutschen Landesgebiete.

Von 1828 an wird Frankfurts Lage schwierig. 1. erweitert sich der preussische Zollverein. 2. verselbstständigt sich die inländische Produktion. 3. setzt man direkt neben ihm die Offenbacher Messe ein (Frühjahr 1829). Die Messen gehen rapid zurück: Zahlen dafür stehen uns nicht zu Gebote, da eine Scheidung zwischen Mess- und anderem Gut wegen der gleichen Zollbehandlung nicht mehr stattfinden kann und ja eben ein grosser Teil des Messgeschäfts von den einheimischen Kaufleuten aus ihren Lägern gemacht wird. Aber die Klagen der Kaufleute und die verzweifelten Vorschläge der Stadtregierung sprechen mehr als Zahlen. [Für 1815 wird die Zufuhr zu einer Messe mit 21000 Zentner, für 1828 die Zufuhr zu beiden Messen mit 60600 Ztr. angegeben.]

Von Leder sind für 1829 Ostern genaue Zahlen vorhanden: es sind 70 Verkäufer mit 930 Ztr. anwesend, davon nur 155 Ztr. preussischer und 13 Ztr. Hessen-Darmstädtischer Herkunft — gegenüber 8000 Ztr. im Jahr 1815.

Das Verhältnis der Offenbacher Messe zu ihrer eigenen schildern die Frankfurter selbst folgendermassen: Von den Waren, die aus den preussischen Mauthverbandsländern stammen, hat Offenbach ca. $^2/_3$ an sich gezogen, wogegen sich der hiesige Handel mit unverzollten Manufakturwaren und Kolonialwaren um

das vermehrt hat, was sonst direkt in diese Mauthländer ging. Das gleiche gelte vom Lederhandel, der sich auch nach dem Domizil der Fabrikanten teilte, und im allgemeinen schlecht ginge. — Es sei nicht zu verkennen, dass die Fabrikate aus den dem preussischen Mauthsystem unterworfenen Ländern mehr und mehr der Offenbacher Messe zufallen; wie denn gleicherweise von Seidenwaren aus Elberfeld, Barmen und Crefeld wenig oder nichts mehr hierher zur Messe gebracht werde. Die preussische Seidenindustrie thäte dem Absatz empfindlich Abbruch. Die Wirkung der Handelsverträge Kurhessens mit Preussen wäre für den Handel mit ordinärer Leinwand, Packtuch und Landesprodukten sehr fühlbar. — Die Stadt hat Frankreich einen Bericht über den Handelsverkehr mit ihm und über ihre Messe erstattet, leider aber in diesem Bericht stark übertrieben, nachweislich im Messberichte: sie teilt in den eigenen Akten selbst mit, dass sie etwa den Handel eines halben Jahres als Handel einer Messe angegeben habe, da sich der Messhandel nicht isolieren lasse; aber selbst für ein halbes Jahr giebt sie um ein $^1/_3$ zu hohe Zahlen, da sie 464000 Zentner verrechnet, ihr Handel im ganzen Jahr incl. der Spedition aber 1831 und 32 nur etwa 670000 Ztr. betrug. Da, wo sie spezielle Angaben über einzelne Branchen macht, ist eher auf wahrheitsgemässe Angaben zu schliessen, als da, wo für eine Branche in Bausch und Bogen eine Riesenzahl genannt wird, wie für Galanterie-, Kurz-, Quincaillerie- und Bijouteriewaren ca. 140000 Ztr., die nebenbei noch grösstenteils aus Frankreich stammen sollen.

Die Messe ist nicht nur Engros, sondern auch Detailmarkt. Für Frankfurt hat sie nicht nur deshalb Wert, dass die Landbewohner der Umgegend kaufen kommen, sondern dass auch die Einwohner selbst kapitalistisch hergestellte Handwerkerartikel zu kaufen bekommen, die sonst das Jahr über gar nicht oder nur bei Handwerkern selbst zu haben sind, die ihren eignen Produkten schwerlich durch billige Preise der gekauften Konkurrenz gemacht haben.

8. Der Eigenhandel.

So bedeutungsvoll für den Frankfurter Grosskaufmann in den v o r a n g e g a n g e n e n Epochen der Import, die Spedition, die Organisation von Hausindustrien auch war, sein charakteristisches Feld der Thätigkeit, durch das er sich von dem Kaufmann am Schlusse dieser und dem der nächsten Epoche am meisten unter-

scheidet, war der »Grossoverkehr«, der »Warenzug«, nicht die eigentliche Güterverteilung. (Ich wähle diese termini technici, weil sie sich in den Akten finden und sie auch dort in den Gegensatz zum »Engroshandel« gesetzt werden.) Die Aufgabe des Kaufmanns der früheren Epoche war das Aufstapeln grosser Menge Waren, wahrscheinlich typischer Qualität, auf Lagern zu Frankfurt, um zu verhindern, dass namentlich bei schlechten Witterungsverhältnissen, also im Winter, das von Frankfurt versorgte Hinterland, etwa Südwestdeutschland (oder für Importartikel ganz Westdeutschland), von Zufuhren solcher Waren, deren Erzeugungsort weit entfernt war, ausgehungert würde. Solche Waren sind ausser Kolonialwaren insbesondere: englische Baumwollwaren, Leinenwaren aus Schlesien, Wollwaren aus Sachsen, Tuche aus Sachsen und vom Niederrhein, Seidenwaren aus Frankreich und der Schweiz, Eisenwaren aus Solingen, Iserlohn, Steiermark, Glas aus Bömen. In unserer Epoche setzt 1. die schnelle Wandelbarkeit der Mode ein, 2. das schnelle Aufkommen neuer Qualitäten und Muster, 3. das Aufkommen neuer Gebrauchsgüter und 4. das Entstehen neuer kapitalistisch organisierter Industrien. Damit geht Hand in Hand eine beginnende Spezialisierung der Betriebe, so dass der alte Grossohandel ausser bei Kolonialwaren eine Unmöglichkeit wird aus Gründen, die in der Ware liegen. Daneben wird er überflüssig aus Gründen, die in den verbesserten Verkehrsverhältnissen liegen (wieder Kolonialwaren ausgenommen) und es entwickelt sich, insbesondere bei »konfektionierten« Waren, der moderne »Engroshandel«, dessen Aufgabe es ist, aus einem lokal grossen Produktionsgebiet Waren von zahlreichen Fabrikanten zusammen zu kaufen und sie an ein lokal beschränktes Konsumptionsgebiet auszuteilen. Dass dadurch die Messen ihr Aussehen verändern, da die Käufer die Messfremden werden, die Verkäufer aber einheimisch sind, ist schon berichtet. Im Messhandel mit ausländischen Waren ist diese Entwicklung schon älter, da, so weit wir zurückgegangen sind, wirkliche Fabrikanten aus dem Ausland nur vereinzelt auf den Messen zu finden waren.

Die Entwicklung der Messe geht, insbesondere nach dem Anschluss an den Zollverein, allerdings dahin, dass sich neben die einheimischen Verkäufer, die Kaufleute, fremde drängen, nämlich — meist kleinere — Fabrikanten, mit noch nicht allzu spezialisiertem Produkt, die den Frankfurter Kaufleuten, deren Bezugsquelle der grosse Fabrikant mit bereits stark spezialisiertem

Produkt ist, Konkurrenz machen.

Das andere Merkmal des Eigenhandels in dieser Zeit ist die Verkleinerung des kommerziellen Hinterlandes Frankfurts. In allen Richtungen treffen wir grössere Städte, die, nachdem sie gleich gute Verkehrsbedingungen wie Frankfurt erlangt, im Abgabe- und Gebührenwesen sogar Frankfurt überholt haben, nun sich von Frankfurt, das mit 1815 thatsächlich seine Stapel- und Speditionsvorrechte verloren hat, beginnen unabhängig zu machen; sie fangen an, auf denselben Wegen wie Frankfurt ihre Waren zu beziehen, anstatt durch Frankfurt, ja mit ihm sogar zu konkurrieren. Seine alte Bedeutung behält Frankfurt vorläufig blos als Importplatz fremder Fabrikate, doch verdankt es diese Ueberlegenheit wohl nur der Thatsache, dass es bis zu einem gewissen Grade im deutschen Bunde die Rolle eines Freihafens spielte. Noch 1829/30 wird seine Bedeutung als Durchgangsplatz französischer Produkte nach den Niederlanden, Dänemark, Russland und dem Norden Europas gerühmt. Mit dem Beginn der Dampfschiffahrt auf dem Meere verliert es diese Bedeutung; dagegen bleibt es der Debitplatz französischer Waren für West-Deutschland. 1829/30 gehen von der Ausfuhr Frankreichs, die fast 400 Millionen Francs insgesamt beträgt, nach Frankfurt 28 Millionen, nach Preussen 6, Oesterreich 5, die Hansestädte 12, dem übrigen Deutschland 5 Millionen.

Die Einfuhr fremder Waren in Deutschland lässt von da ab wegen des Zollschutzes mehr und mehr nach und 1836 ist England vom Frankfurter Markte im unmittelbaren Verkehr fast völlig verdrängt, und Frankreich sendet nur noch seine Pariser Mode- und Luxuswaren.

1828 werden aus Frankreich noch Hanf (245126 kg.), Kreide, Liqueure, Eisenwaren (für 381750 fr., dagegen Erzeugnisse der Pariser Industrie nur für 174659 fr.), 108081 kg. Porzellan, für 82000 fr. Tapisserie, für 1184000 fr. Wein (23680 Ztr.), und vor allem für 434000 fr. baumwollne, für 488000 fr. wollne, für 124000 fr. leinene und für 18185000 fr. seidene Gewebe (diese im Gewicht von 5320 Ztr.) bezogen. — 1832 wiegt der gesamte französische Import noch 8150 Ztr., das sind 407500 kg. (Darunter weder Wollen-, noch Baumwollen-, noch Leinen-Gewebe, und nur 2600 Ztr. Seidenwaren und 3000 Ztr. Wein.

Der Import der übrigen Länder sinkt gleichfalls, wenn auch nicht so stark. Nur England hat bis 1832 keinen Rückgang, vielleicht eine geringe Steigerung in Twisten (Baumwollengarn) und

roher Baumwolle aufzuweisen. Nach 1832 geht auch England sehr stark zurück. Oesterreichs Einfuhr nach Frankfurt ist 1832 zahlenmässig grösser als 1828, das rührt aber von 24000 Ztr. roher Wolle her, die meist als Speditionsgut über Frankfurt gehen. Die Einfuhr von Industrieprodukten geht überall zurück. — Der Exporthandel ist von Frankfurt aus gering. Deutschland exportiert vorwiegend in dieser Zeit Wolle, Vieh und Getreide. In den beiden letzten Artikeln hatte Frankfurt nie Bedeutung und der Wollhandel ist auch nicht gross. Zahlenmässig zu fassen ist dieser Exporthandel nicht. Von 1828 existiert eine Aufzeichnung des Exports nach Frankreich; sie ist aber eingestandenermassen ungenau, da es nicht möglich ist, den Speditionshandel vom Eigenhandel zu trennen, viele nach Frankreich bestimmte Waren zunächst nach Zwischenstationen geschickt werden, und die Ware, die nach Frankreich geht, den Behörden nur ungenau ihrer Art nach bekannt ist. In dieser Aufzeichnung ist der Export nach Frankreich mit 1851000 fr. angegeben, darunter 1225000 fr. Stahl und Eisenwaren und nur 80000 fr. Wolle. Verhältnismässig stark sind Rohstoffe und Halbfabrikate vertreten: für 93000 fr. Häute und Felle, für 85500 fr. Droguen und Farben. Dann im Gesamtwert von 193000 fr. roher Stahl, Töpfererde, Hörner, Kupfer, Blei, Pech, Schleifsteine. Von konfektionierter Ware werden für 85500 fr. Wollgewebe und für 128000 fr. Merceriewaren aufgeführt. Dazu kommen für 43500 fr. deutsche Weine.

9. Der Engroshandel. Der alte Grossohandel, der der Stadt die Rolle eines Hafens im Binnenlande zuwies, mit seinen enormen Lagerbeständen und seinen Schiffsladungen und Warenzügen voll einerlei Ware nach Nürnberg, Wien und Basel hat aufgehört (vgl. o.!) Dasselbe, was früher nur der Frankfurter Handelsherr vermochte, kann jetzt dank dem erleichterten Flussverkehr auch der Kaufmann in Mannheim, in Würzburg und Bamberg, ja auch schon in Nürnberg und Augsburg, obwohl diese Städte nicht an schiffbaren Strömen liegen. Anstatt sich also von Frankfurt aus mit Waren zu versorgen, gehen diese Kaufleute auf dieselben Lieferanten zurück, von denen Frankfurt bezieht. Das ist für Kolonialwaren Holland. Darum ist jede Erleichterung der Rheinschiffahrt von Nachteil für diesen Handelszweig Frankfurts (dagegen von Vorteil für den Importhandel mit engl. Fabrikate, da direkt nach England sich die neuen Handelszentren noch nicht wagen können). Jede Störung der Rheinschiffahrt, die den Transport über Ham-

burg notwendig macht, vermehrt den Frankfurter Kolonialwarenhandel, so lange wenigstens, als die neue rechtselbische Strasse noch nicht fertig ist. Denn für den Landtransport, seine unsicheren Kalkulationen, seine Transitozölle und dergl., sind die neuen Handelszentren noch nicht mutig und erfahren genug, um sich auf ihn einzulassen. Ganz ähnlich geht es mit den übrigen Waren. Zwar ist Frankfurt noch immer die bedeutendste Handelsstadt, aber teils durch das Zollsystem seiner Nachbarschaft, teils durch den Ausbau des Verkehrsnetzes (namentlich in Baden, aber auch in Hessen-Darmstadt, Nassau und Preussen) gelangen viele Engroskunden Frankfurts zu dem Schlusse, dass es für sie möglich und vorteilhaft sei, gleichfalls direkt von den Fabrikanten zu kaufen. So verliert Frankfurt namentlich die Kunden, die den deutschen Industriezentren näher liegen als es selbst, das sind die im Norden und Osten, und behält den Süden und Südwesten. Dazu kommt, dass ein grosser Teil der deutschen Fabriken auf dem Punkte der Entwicklung stehen, wo sie zahlreiche Gattungen produzieren und an sich noch klein sind, also der Grossist der neuen Handelszentren ohne Kostenaufschlag auf den Transport von ihnen je seinen Wagen voll Waren beziehen hann. In seinem Absatzgebiet befriedigt Frankfurt jetzt schon steigend Detaillisten. Beweis: Die Güterbestätter sind nicht mehr in der Lage, die Art der ausgehenden Waren zu bestimmen, da in jedem Ballen und jeder Kiste sich Waren verschiedenster Art befinden. Allgemein üblich wird das Musterreisen, und den Reisenden ihre Thätigkeit zu erleichtern ist das Streben der Industrie- und Handelsstaaten. Diese Reisenden können zur Zeit nur Grossisten oder Detaillisten mit grossem Absatz besuchen, da das Reisen viel zu kostspielig und langwierig ist, als dass es sich lohnte, wegen eines oder weniger Detaillisten an kleinen Orten stunden- und tagelange Wagenfahrten zu unternehmen, andrerseits eine Versendung der Waren in kleinen Quanten nach den verschiedensten, sonst verkehrslosen Orten unmöglich ist. Der Handel mit Wein und der Handel mit importierten Fabrikaten ist in höherem Grade noch auf der Stufe des alten Grossverkehrs stehen geblieben. Daneben ist bis 1828 der Lederhandel zu stellen, der 1829 an Offenbach verloren wurde. (1826 wurden für 2 Millionen Gulden Leder umgesetzt, 1832 kommt ausser dem Leder aus der Umgegend nur noch niederländisches nach Frankfurt).

Von 1832 existiert eine Zusammenstellung der gesamten Ein-

fuhr nach Frankfurt, nach den Ursprungsorten geordnet, aus der einzelne Angaben folgen. Der Gesamteingang ist 2 551 477 Ztr., doch sind davon mehr als die Hälfte, nämlich 1 650 000 Ctr. Holz, Wellen und Kohlen aus Kurhessen und Baiern. 401 600 Ztr. stammen aus der Umgegend und sind bis auf 12 000 Ztr. Branntwein, 500 Ztr. Cichorium und 6600 Ztr. Leder Konsumptibilien des Klein-Marktverkehrs. Eisenwaren, Bandeisen, Sensen und Messer stammen aus Nassau 2000, Kurhessen 2400, Preussen 13 567, Oesterreich 600, England und Belgien 9000 Ztr. (Sa. 27 567 Ztr.); Stahl 2000 Ztr. aus Oesterreich. Leinwand Sa. 1500 Ztr., davon 6000 Ztr. aus Kurhessen, je 700 Ztr. aus Württemberg, Sachsen und Oesterreich und 1400 Ztr. aus Preussen. Papier 8000 Ztr. (aus Nassau und Kurhessen je 2000 Ctr., Baiern und der Schweiz je 1500 und Baden 1000 Ztr. Baumwollwaren je 1230 aus Sachsen (Thüringen) und der Schweiz und 17 333 Ztr. aus England und den Niederlanden. Glas 5500 Ztr. aus Baiern, 4000 Ztr. aus Oesterreich. Nürnberger Spielware 2000 Ztr. 800 Ztr. Pfeifenköpfe aus Sachsen und Thüringen. Porzellan 2000 Ztr. aus Preussen, 200 Ztr. aus Thüringen, 400 Ztr. aus Oesterreich. Seidenwaren 2600 Ztr. aus Frankreich und 1400 Ztr. aus Preussen. Tabak 2000 Ztr. aus Kurhessen, 3000 Ztr. aus Baden, 4000 Ztr. überseeischer Herkunft. Wein je 19000 Ztr. aus Nassau und Hessen-Darmstadt, 37 500 aus Baiern und der Pfalz, 3000 Ztr. aus Frankreich. Rohe Wolle 3000 Ztr. aus Württemberg und 24000 Ztr. aus Oesterreich. Wollenwaren je 5000 Ztr. aus Sachsen (Thüringen), Preussen und England (Belgien). Zucker 34 000 Ztr. über Holland. Hannover sendet nur rohes Erz und Metalle, Württemberg ausser den 700 Ztr. Leinwand nur Agrarprodukte.

10. Der Detailhandel steht noch völlig unter dem Schutze der mittelalterlichen Gewerbegesetze. Es darf ausserhalb der Messen keinerlei Handwerksware zu Handelszwecken eingeführt werden. Waren, die hier nicht angefertigt sind und zu dem Nahrungsgebiet des zünftigen Handwerks gehören, dürfen von Krämern oder Handelsleuten hier nicht détail verkauft werden. (Dagegen wird der Verkauf solcher Waren den Handwerkern »nachgesehen«.) Für Gold- und Silberwaren, Kürschnerwaren, Knopfmacherwaren, Posamentierwaren, Seilerwaren, Glaswaren, Dreherwaren, Messerschmiedwaren und Buchbinderwaren hat das Handwerk überhaupt ein ausschliessliches (Détail-) Verkaufsrecht (vgl. oben 1. Periode).

Die Krämer geniessen den Nahrungsschutz, dürfen aber nur

mit ihnen gestatteten Artikeln handeln. Handwerker und Krämer kaufen ihre Waren beim Grossisten der Stadt. Die Handelsleute verkaufen détail nur Manufakturwaren und Eisenwaren mit Ausnahme der Messerschmiedwaren; daneben haben wir aber für den Bedarf der Reichen die Luxusbazare. Diese Luxusgeschäfte umgehen auch das Verbot des Feilhaltens von Handwerkerwaren, da ihre Qualitäten gemeinhin nicht von Handwerkern verfertigt werden. Der Nahrungsschutzgesuche nimmt es kein Ende. 300jährige Verordnungen werden ausgegraben, um den Tischlern das Vorkaufsrecht des eingebrachten Holzes zu sichern. Alles Hausieren und jede Versteigerung wird verfolgt, ohne dass man namentlich das Hausierwesen wirklich unterdrückt. Kein Handelsmann und Krämer darf mehr wie einen Laden haben; hat der Kaufmann zwei Firmen, so muss alles sich in einem Hause befinden. Alle diese Gesetze werden streng gehandhabt und haben zur Folge, dass der Détailhandel keine grossen Fortschritte macht; in dem Bericht über den Frankfurter Handel nach Frankreich, in dem der Mund weidlich voll genommen wird, wird nur gesagt, er sei nicht unbedeutend[1]). — Dass überhaupt nur Bürger Handel treiben dürfen, ist Grundsatz. Selbst Association Fremder und die Kommissionsläger Auswärtiger werden verboten.

1836 fallen 17 alte Verordnungen fort, die sich mit dem Vertrage, der beim Beitritt zum Zollverein geschlossen wurde, nicht vereinigen liessen.

---

1) In den Akten wird öfters von dem aufblühenden »Detailhandel« gesprochen. Auch *v. Gülich* erwähnt ihn. Man lasse sich nicht beirren; es ist in diesen Fällen unter »Detailhandel« Engroshandel im heutigen Sinne gemeint und in den Gegensatz zu »Grossohandel« gesetzt.

Rangfahrten auf dem Rhein.

1773 1777	Köln-Frankfurt	{ dauert nicht lange. { alle qualif. Schiffer.
1803	Frankfurt-Köln	5 Mainzer Schiffer (102 Firmen) unterzeichnen den Vertrag) 14tägig.
1817	» »	in Erwägung gezogen.
1830	» » und vice versa	8 Schiffe, Ladequantum 1500 Ztr., höchstens 2000. Nur die Firmen, die den Vertrag unterschrieben haben, sind berechtigt. Der Vertrag ist kurzfristig. Ueber die Frachten siehe Tabelle. Für Hin- und Rückfahrt (incl. Entladen, Säubern und Beladen) 24 Tage. (Die Frachten Frankfurt-Köln sind = den Mainz-Köln.)
1831	Köln-Mannheim	
1831	Rotterdam-Frankfurt und Mainz	Durch einen Vertrag mit Köln verschafft.
1834 (24. XII.)		Der Rangfahrtvertrag mit Köln erlischt. Vertrag mit den Niederlanden. (Ein Privatmann fuhr schon.) 2400 Ztr. Ladung (in maximo 3000) 14 Tage Ladefrist.
1835	Frankfurt-Rotterdam, Amsterdam und vice versa	Alle Güter müssen die Rangfahrt benützen (ausgenommen die, die per Dampfer gehen). Ladezeit in Frankfurt 7, in Rotterdam 6 Tage. Nicht mehr als 2400 Ztr. Bei 2000 Ztr. muss gefahren werden. Bedingung ist die Benützung d. Dampfer-Schleppschiffe.
Jahrhundertswende	Mainz-Strassburg	24 Schiffer.
1831	Frankf.-Strassburg	angeregt.
1832	Frankf.-Schröckh.	angeregt.
7. X. 1833	Mainz und Frankfurt-Mannheim	Verhandl. bereits 31 u. 32.

		Nach dem Neckar.	
Jahrhundertswende	Churmainz und Frankfurt-Heilbronn	Pfälzer Schiffer	Als Mainz französisch wurde, löst es den Vertrag u. nimmt keine Pfälzer Schiffer mehr.
1833 Anfang	Frankf.-Heidelbg.		

Rangfahrten auf dem Main.

1808	Frankfurt-Obermain (Würzburg, Kitzingen, Schweinfurt, Bamberg)	2 Klassen Schiffer, a. Bamberger und Würzburger, b. alle übrigen. 10 Tage Ladezeit.
1811		werden die Frachten obiger Fahrt für zu teuer, die ganze Einrichtung für schläfrig erklärt.
1813	Frankft.-Wertheim und vice versa.	25 Schiffer, Ladezeit 6 Tage, Reisezeit im Sommer 4, im Winter 5 Tage, immer Sonntag Abfahrt.
1817	desgl.	Neu eingerichtet.
1817	Frankft.-Würzburg	Wasserdiligence.
1831	Frankf.-Obermain	beabsichtigt.
22. II. 1832	Frankfurt und Mainz-Bamberg	alle 10 Tage ein Schiff.
1834	Köln, Mainz, Frankf.-Würzburg.	alle 10 Tage (5 Tarifklassen).

Einige Frachtpreise.

a. zu Land. (per Frankfurter Ztr.)

Nach Augsburg (gew. Fracht):

1820 von Frankfurt exkl. bayr. Transitzoll, inkl. aller übrigen Spesen, pr. bayr. Ztr. 3 1/3 fl.

1839 inkl. bayr. Weggeld, Landfracht durchgängig 2 fl. 45.

1839 via Wertheim 1 fl. 52.

Nach Basel (gew. Fracht):

1825 (von Offenbach aus) inkl. der Zölle 3 fl. 40, Retourfracht inkl. der Zölle 2 fl. 30 (nach Frankfurt desgl.)
(von Offenbach aus) exkl. der Zölle 2 fl. 45.

1832 (von Frankfurt aus) inkl. » » 3 fl. 45.

1835 (» » ») » » » 2 fl. 30.

Eilfracht:

1824 von Frankfurt aus inkl. der Zölle 4 fl., Bandwaren 5 fl.

1832 » » » » » » 4 fl. 30.

1835 » » » » » » 3 fl.

Nach Friedrichshafen:

1819 von Frankfurt 4 1/2 fl.

1825 von Offenbach inkl. Württ. Zoll 2 fl. 54.

1832 von Frankfurt inkl. der Zölle 2 fl. 45.

Eilfracht:

1832 von Frankfurt aus 3 fl. 30.

Nach Genua:

1824 von Frankfurt aus 24—25 Franc.

1825 von Offenbach aus inkl. Sard. Zoll 12 fl. 12 = 26 Fr. 15 ctms.
1835 von Frankfurt aus Fr. 18.

Eilfracht:

1824 von Frankfurt aus 31 1/2 Fr.
1835 » » » 25 Fr.

Nach Lindau:

1819 von Frankfurt exkl. aller Spesen 4 3/4 fl.
1820 » » inkl. » », exkl. bayr. Zoll via Lengfurt 5 1/2 fl.
1825 von Offenbach, exkl. bayr. Zoll, inkl. d. Spesen 3 fl. 15.
1832 von Frankfurt inkl. der Zölle, » » » 3 fl. 15.

Nach Lyon:

1825 von Offenbach Fr. 8.
1835 von Frankfurt Fr. 9.

Eilfracht:

1835 von Frankfurt Fr. 14.

Nach München:

1820a von Frankfurt aus, exkl. bayr. Zoll, inkl. der übrigen Spesen, per bayr. Ztr. via Lengfurt 4 1/4 fl.
1825 von Offenbach, exkl. bayr. Mauth 5 fl. 15.
1839 von Frankfurt via Miltenberg 2 fl. 30.

Nach Nürnberg:

1820 (Bedingungen wie bei München a) 2 1/4 fl.
1825 von Frankfurt, exkl. bayr. Mauth, Landfracht 2 1/4 fl.
1839 » » inkl. aller Spesen, » 1 fl. 45, via Wertheim 1 fl. 30.

Nach Strassburg:

1825 von Offenbach Fr. 6.
1835 von Frankfurt 3 Fr. 75.
(Offenbacher Frachten nach Metz und Paris 1825 4 u. 7 Fr.
Frankfurter » » » » » 1834/35 8 u. 14 1/2 Fr.
1835 nach Paris 8 Fr.

b. zu Wasser.

Von Köln nach Mainz:

1801 45 kr. = 1 Fr. 63
1804 42 kr. = 1 Fr. 52.

	I.	II.	III. Klasse
1807	1,30 Fr.	1,55 Fr.	1,80 Fr.
1808	1,10 »	1,35 »	1,60 »
1809	1,20 »	1,45 »	1,70 »

	I.	II.	III. Klasse
1821	1,05 Fr.	1,30 Fr.	1,35 Fr.
1822	1,03 »	1,28 »	1,53 »
1823/24	0,94 »	1,14 »	1,34 »
1824	0,73 »	0,83 »	0,93 »
1825	0,78 »	0,88 »	0,98 »

exkl. Oktroi und Rekognition.

Von Mainz nach Köln.

1804 20—30 kr. = 0,72—1,08 Fr.

	I.	II.	III. Kl.
1807	0,93 Fr.	1,18 Fr.	1,43 Fr
1808	0,50 »	0,75 »	1,20 »
1809/13	0,60 »	0,85 »	1,30 »
1821	0,63 »	0,78 »	1,18 »
1822	0,62 Fr.	0,77 Fr.	1,17 Fr.
1823/24	0,61 »	0,74 »	1,14 »
1824	0,55 »	0,68 »	0,88 »
1825	0,58 »	0,71 »	0,91 »

exkl. Oktroi und Rekognition.

Köln-Frankfurt:

	I. Fr.	II. Fr.	III. Kl. Fr.
1807	1,57	1,82	2,07 [1])
1808	1,45	1,70	1,95
1809—13	1,55	1,80	2,05
1821	1,30	1,55	1,80
1823/24	1,21	1,41	1,61
1824	0,97	1,06	1,15
1825	1,02	1,11	1,20
1831	0,72	0,80	0,87

Alles exkl. Oktroi und Rekognition.

Frankfurt-Strassburg:

1805	3,10 Fr.
1807	3,75 »
1808	3,00 »
1809—13	2,95 »

Strassburg-Frankfurt:

1805	2,71 Fr.
1807	2,37 »
1808	2,47 »
1809—13	2,55 »

Mainz-Strassburg:

1804	2,93 Fr.	
1807	3,10 »	
1808	2,60 »	
1809—13	2,70 »	
1818	3,15 »	
1819	2,92 »	(inoffiziell 2,35)
1819/20	2,70 »	(» »)
1820	2,53 »	(» »)
1820/21	2,44 »	(» »)
1821	2,35 »	
1824	2,31 »	
1826	2,11 »	
1827	2,06 »	
1828	2,03 »	
1828/29	1,93 »	
1830/31	2,08 »	

Strassburg-Mainz:

1804	1,58 Fr.
1807	2,12 »
1808	1,92 »
1809—13	2,10 »
1818	2,10 »
1819	2 »
1819/20	2 »
1820	2 »
1820/21	2 »
1821	2 »
1823/24	1,93 »
1824	1,72 »

Nach Miltenberg:

1804 von Mainz 36—40 kr. (retour 24—30 kr.).

1823 von Frankfurt (inkl. aller Zölle und des bayr. Weggeldes) 28 kr., Wein 40 kr.

1828 von Frankfurt aus, gleiche Bedingungen 25 kr., Wein 37 kr.

1) Inkl. Oktroi und Rekognition 2,22—2,66—2,91 fr.

Nach Wertheim:

1813 inkl. aller Zölle (ausser auf Wein) 30 kr.
1839 inkl. aller Zölle 18—24 kr. pr. Ztr. (Durchschnitt 20 kr.).

Nach Würzburg.

1804 von Mainz 64—70 kr. (retour 40—48 kr.).
1811 von Frankfurt 50 kr.
1823 von Frankfurt 40 kr., Wein 46 kr. inkl. aller Zölle etc.
1828 von Frankfurt 34$^1/_4$ kr., Wein 40$^1/_4$ kr. inkl. aller Zölle etc.
1832 von Frankfurt aus, gleiche Bedingungen, 32 u. 38 kr.
1834 » » » » » (3 Tarifklassen) 28 kr., 34 kr., 40 kr. (retour 5 Klassen, 22, 26, 32, 40, 50 kr.).

Nach Kitzingen:

1804 (von Mainz) 70—76 kr. (retour 48—50 kr.).
1811 (» Frankfurt) 60 kr.
1820 (» ») 54 kr.

Nach Schweinfurt:

1804 (von Mainz) 96—100 kr. (retour 50—60 kr.).
1811 (von Frankfurt) 75 kr.
1823 (» ») 64 kr., Wein 71 kr., inkl. aller Zölle.
1828 (» ») 54 kr., » 61 » » » »

Nach Bamberg:

1804 (von Mainz) 100—105 kr. (retour 70—80 kr.).
1809 von Bamberg nach Frankfurt 50 kr. (exkl. Transitospesen).
1811 von Frankfurt nach Bamberg 85—90 kr.
1823 » » 78 kr., Wein 85 kr., inkl. aller Spesen.
1828 » » 64 kr., Wein 71 kr., » » »

Anmerkungen.

Dr. J. D. *A. Höck* macht in seinem Werke »Statistische Darstellung des Deutschen Fabrik- und Handelswesens« (Schmalkalden 1822) folgende zahlenmässigen Angaben über den Umfang derjenigen Produktion, die gegen Ende des 18. und in den ersten Jahren des 19. Jahrhunderts auf den interlokalen Markt angewiesen ist.

1. Spinnerei und Weberei. Auf deutschem Boden, d. h. des alten Reichs, befinden sich Manufakturen, die für einen grösseren als den lokalen Markt produzieren für Leinwand in Böhmen, Mähren, Schlesien, Ravensburg, Minden, Hannover und auf der rauhen Alb. Von Kurhessen aus wird durch Hausiererei Leinwand vertrieben, die dort im Nebengewerbe hergestellt wird. Ueber die Grösse dieser deutschen

Leinenproduktion macht Höck folgende Angaben: a) Böhmen, 1801: 85335 »Fabrikanten« von Leinwand, Band und Zwirn; 41142 Stühle, 9810900 Stück Leinwand Jahresproduktion. (Zahl der Leinengarnspinner 1792: 249540, 1808: 300000.) Zwirn produzieren 360 Menschen, (Wert des Jahresprodukts 416000 Gulden.) Spitzen werden von 16295 Personen geklöppelt, Schleier und Battiste weben 1302 Arbeiter auf 870 Stühlen. Es giebt 1150 Leinwandbleichen, 1686 Garnbleichen (mit einer Million Stück jährlicher Produktion).

b) Mähren. Sternberg produziert 1789 47244 kleine leinene Tücher und 33236 Stück Canevas. In Mähren überhaupt 50000 Arbeiter, die 45000 Stück à 35 Ellen verfertigen (Wert: 300000 Gulden), 130000 Stück Zwillich und dgl. und 10000 Stück sehr feine Leinwand.

c) Oesterreich-Schlesien produziert um diese Zeit 80000 Stück Leinwand. In Oesterreich ob der Enns sind 21358 Flachs- und Hanfspinner beschäftigt; es giebt 12388 Webstühle und das Produkt ist 22182 Stück.

d) In Preussisch-Schlesien ist von dem Verfall der Leinenproduktion der im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts stattfindet, noch nichts zu merken. Folgende Tabelle erweist es.

1796	1799	1801	
26456	27780	27629	Anzahl der Stühle.
40698	44125	46902	„ „ Arbeiter (ohne Spinner.)
8852778	8817864	8997498	Thlr. Wert des Produktes.

Für 6748029 Thlr. werden 1796 ins Ausland abgesetzt.

e) Ravensburg. 1788: 2677 Webstühle, Produkt: für 701491 Rthlr. Leinewand. Export 1788: für 555059 Rthlr., davon für 138309 Rthlr. ungebleichtes, rohes Leinen nach Holland und England, für 69116 nach preuss. Provinzen und für 242358 Thlr. Garn nach Holland, Jülich, Berg, Westfalen und andere preuss. Provinzen. In Teklenburg giebt es 1785/86 über 2000 Stühle. Der Wert des Produktes wird auf 200000 Thlr. angegeben.

f) In Minden 1788/89 1823 Stühle, für 200000 Thlr. Garn- und Leinwand-Ausfuhr.

Genaue Angaben über die Grösse der Wollenweberei und Spinnerei dieser Epoche sind wenig zahlreich. Jedenfalls hatte Böhmen schon eine bedeutende Industrie, ebenso Mähren; für 1796 werden für Brünn drei Tuch- und neun Kaschmirfabriken genannt, die 7784 Menschen Unterhalt geben. Oesterreich-Schlesien 1801: in Bielitz 900 Tuchmacher, in Teschen (ausser zwei Fabriken) 200, in Schwarzwasser 500 Tuchmacher und Spinner.

Aachen und Umgegend ist das Zentrum der deutschen Tuchmacherei. Zahlen fehlen. In der Kurmark und in Berlin 1797: 2970 Fabrikanten und Arbeiter, 2503 Stühle, Wert des Produktes 1800000 Thlr.

In der Neumark 1783: 449 000 Stück, 1796: nur noch 80 000 Stück.

In Cottbus ist der Wert des Produktes 1783: 40 000 Thlr., in Schlesien 1803: 4 643 000 Thlr.; in Burg giebt es 81 Werkstätten mit 2225 Arbeitern. (Wert des Produkts 400 000 Thlr.) Im Kgrch. Sachsen werden 22 Städte und Bezirke mit Tuchweberei aufgeführt. An erster Stelle Amt Radeberg, 1803: 126 000 Stück.

Die Baumwollweberei ist in Deutschland überall erst in den Ansätzen vorhanden. Am bedeutendsten waren Augsburg und Sachsen. (Hier das Produkt 1798: 600 000 Stück.)

2. Ueber die Eisenindustrie geben die Anzahl der Hochöfen nur ein Bild ihrer Lokalisation, nicht ihres Umfanges. Steiermark besitzt 39 Kärnthen 20, die übrigen österreichischen Kronländer 70 Hochöfen. Für Oberschlesien sind für 1758: 44 Hochöfen angegeben. Hannover hat in der Jahrhundertwende 11, Bayreuth 14, Braunschweig 9, Baden 8 Hochöfen. Für Berg und Mark stehen uns Zahlen der Hochöfen nicht zur Verfügung, nur dass in Berg über 18000 Menschen von der Eisenindustrie leben, erfahren wir.

Von Eisenwaren werden kapitalistisch zunächst Waffen hergestellt u. a. in Suhl, Potsdam und Spandau, sodann Messer in Solingen, der Grafschaft Mark und in Kurhessen, Sensen und Sicheln in Steiermark (allein an Sensen jährlich eine Million Stück). Die Nadelindustrie ist in Aachen, Altena und Iserlohn heimisch. Sonstiges Kleineisenzeug wird an den Orten der Roh-Eisenproduktion hergestellt.

3. Ueber die kapitalistische Herstellung von Glaswaren stehen uns folgende Angaben zur Verfügung:

In Böhmen giebt es 1801: 1821 Glasmacher, 324 Glasschneider, 792 Glasschleifer, 453 Glaskugler, 150 Glasmaler, 96 Glasvergolder und 50 Glasbohrer. Der jährliche Umsatz beträgt 2,5 Millionen Gulden.

In Preussisch Schlesien existierten 1791/92: 25 Glashütten mit 51 000 Thlr. jährl. Produktion, das 1802 auf 68 500 Thlr. gestiegen ist.

Sachsen hat 12, Bayern 42, Baden 4, Württemberg 5 Glashütten, Spiegelfabriken giebt es in Böhmen 8, zusammen mit 282 Arbeitern und 60 000 Gulden jährl. Produktion.

Ausserdem sind mit diesem Produktionszweig in Neustadt a. d. Dosse 1780: 145 Arbeiter beschäftigt.

4. In der Porzellanindustrie, die noch völlig in merkantilistischen Staatsfabriken betrieben wird, finden wir Fabrikbetriebe, die zu den grössten der damaligen Zeit überhaupt gehören. (Meissen gegen 500, Berlin gegen 400 Arbeiter.) Insgesamt giebt es 20 Fabriken in Deutschland.

IV. Periode. Von 1836—1866.

1. Die innere Handelspolitik des Deutschen Bundes. Im Bunde existieren 1836 drei handelspolitisch getrennte Gebiete: 1. das Gebiet des Deutschen Zollvereins, 2. Oesterreich und 3. der sogen. Steuerverein zwischen Braunschweig, Oldenburg und Hannover. Die Hansestädte sind vorläufig nirgends inkorporiert. Diese drei Gebiete betrachten sich gegenseitig handelspolitisch als Ausland. Sie nehmen also nur auf die eigene wirtschaftliche Entwicklung Rücksicht: ein Prinzip, das glücklicherweise durch die gleichmässige kulturelle Entwicklung und durch das territoriale Ineinanderliegen der Staaten für Norddeutschland nicht völlig durchführbar war. Oesterreich hat wirtschaftlich seinen Austritt aus dem Deutschen Bunde schon zu Beginn der dreissiger Jahre vollzogen.

Die Staaten des Zollvereins erkannten gegenseitig alle Produkte der Vertragsstaaten als inländische an und verzichteten auf jeden Zoll für derartige Provenienzen, ausgenommen für Waren, auf denen in einzelnen Staaten eine besondere Steuer ruhte, die auch Staatseinwohner zahlen mussten, wie auf Branntwein, Bier etc. Dann trat für das Produkt der andern Staaten eine Ausgleichsabgabe in Kraft.

Bereits 1838 werden Provenienzen aus dem Steuerverein ermässigte Zölle zugebilligt. Diese Waren haben kein Recht auf das Messkonto (vgl. unten), sie zahlen aber auf den Messen die geringsten Gebühren d. h. die gleichen wie Waren aus dem Zollverein.

1843 tritt Braunschweig für seinen Harz-Weser-Distrikt dem Zollverein bei, 1854 der gesamte Steuerverein und 1856 Bremen. Für den Zollverein wird zunächst ein Zollgewicht festgesetzt und dieser neue Zollzentner, der alleinige Geltung nur im Gross-

herzogtum Hessen, Baden und in Frankfurt erlangt, zu dem preussisch-kurhessischen und dem bayrischen Zentner in eine feste Korrelation gesetzt. Er ist gleich 50 kg.

Die Chausseegelder, die nie höher sein dürfen als die preussischen nach dem Tarif von 1828, sollen nur so hoch angesetzt werden, dass sie den gewöhnlichen Herstellungs- und Erhaltungskosten der Strassen angemessen sind. (18. Mai 1866 zu Frankfurt Aufhebung des Chaussee- und Wegegeldes.)

Aus dem Zolltarif, wie ihn Frankfurt bei seinem Beitritt zum Zollverein vertragsmässig anerkannte, entnehmen wir zunächst, dass ausser einer Reihe von Produkten der Garten- und Forstwirtschaft, Futtermittel, Wollabfälle, rohe Erden und Erze gänzlich zollfrei waren.

Der allgemeine Zollsatz beim Eingang betrug 15 Silbergroschen = $^1/_2$ Thaler Preussisch = 50 Kreuzer im 24-Guldenfuss vom Zoll-Zentner Bruttogewicht. Die speziellen Zollsätze waren nicht allzu hoch und kann man von einem eigentlichen Schutzzoll nur bei wenigen Produkten sprechen. So z. B. bei baumwollnen und aus Baumwolle mit Leinen gemischten Geweben 85 fl. (50 Thaler) vom Ztr., reine Seidenzeuge 110 Thaler (187,5 fl.), halbseidne Zeuge 55 Thaler, Wollwaren 30 Thaler, farbiges Porzellan 25 Thaler. Die Zölle auf Quincaillerie- und Kurzwaren waren 55 Thaler; der allgemeine übliche Satz für sonstige feine konfektionierte Ware, gleichgiltig ob es Eisen- oder Bürsten- oder Holzwaren waren, war 10 Thaler; ordinäre Sorten kosteten die Hälfte oder ein Drittel. Auf Rohprodukte bestanden eine ganze Anzahl Ausfuhrzölle: so auf roher Baumwolle 15 Sgroschen, rohe Häute und Felle (zur Lederbereitung) 1,20 Thaler (2,48$^3/_4$ fl.), Hasenfelle und Haare 15 Sgr., Porzellanerde 15 Sgroschen, rohe Wolle zwei Thaler (3,26$^1/_2$ fl.). — Durchgangzölle wurden erhoben, und zwar im Höchstfall 15 Sgroschen; Waren, deren Zoll-Satz beim Eingang geringer war, zahlten auch beim Durchgang diesen Satz; vom Eingangzoll freie Waren waren auch durchgangzollfrei. Doch erleiden diese Durchgangzölle eine starke Erhöhung, falls Waren linksrheinisch eingeführt und auch linksrheinisch wieder ausgeführt wurden, wobei der Rhein als »linksrheinische« Strasse galt, und bei Waren, die zwischen Rhein und Elbe über die Nordgrenze des Vereins eingeführt und von den Freihäfen zu Frankfurt a. M. oder Mainz stromwärts wieder ausgeführt wurden oder bei Waren, die umgekehrt aus den betr. Freihäfen über die Nord-

grenze zwischen Rhein und Elbe ausgeführt wurden. Alsdann betrug der Durchgangs-Zollsatz 10 Thaler.

Von den Einkünften sollten nur die Kosten der oberen Leitung durch die Zentralbehörden und die Kosten in Zoll-Strafsachen bestritten werden, der Rest wurde nach der Kopfzahl der Einwohnerschaft unter die Vertragsstaaten geteilt. Frankfurt genoss den Vorzug, dass seine städtische Bevölkerung, die auf 50000 Einwohner geschätzt wurde, $4^2/_5$mal so hoch angenommen wurde als diese Schätzung betrug, wozu noch die ländliche Bevölkerung mit 10000 Seelen hinzukam. Die sonstigen Kosten der Zollverwaltung hatte jeder Staat für sein Gebiet aufzubringen. Ueber die Messen zu Frankfurt wurde bestimmt, dass sie analog denen zu Frankfurt a. d. O., Naumburg, Leipzig, Kassel behandelt werden sollten; die »Messunkosten« (Abgaben der messebesuchenden Verkäufer) sollten nicht geringer sein als z. Z. in Frankfurt a. d. O. und Leipzig. (Sie betrugen von vereinsländischer oder in freiem Verkehr befindlicher Ware acht Kreuzer vom Ztr.) Ausländische Manufaktur- und Fabrikwaren, die einer Eingangsabgabe von mehr als einem Thaler unterliegen und als Messgut angemeldet werden, sind von den Grenzzollämtern unter Begleitschein-Kontrolle nach den Messplätzen abzufertigen. — Kaufleute, die auf der Messe ein unversteuertes Lager von ausländischen Waren zum feilen Verkauf halten, können dergleichen Mess-Güter auf ein ihnen verstattetes Messkonto nehmen und entrichten von den unmittelbar von der Messe aus in das Ausland geführten oder unverkauft zurückgeführten Gütern einen Durchfuhrzoll von $^1/_2$ Thaler pro preussischen Ztr. (50 Kreuzer vom Zoll-Zentner). — In Offenbach finden zu denselben Zeiten und Fristen wie in Frankfurt und mit denselben Begünstigungen, wie sie Frankfurt hat, gleichfalls Messen statt. — Auf den Vereinstagen hat Frankfurt zusammen mit Nassau *einen* Vertreter.

Die Rhein-Schiffahrtsgebühren incl. der Rekognition blieben durch den Vertrag unberührt, doch sprachen sich die Vertragsstaaten das Meistbegünstigungsverhältnis zu, falls die Wasserzölle ermässigt werden sollten. Auf dem Main sollen die Schiffahrtsgebühren möglichst erleichtert werden.

Im Innern des Zollvereins fand, um Unterschleife zu verhindern, eine Warenkontrolle bei Baumwollwaren, Zucker, Kaffee und Tabak statt, und zwar mussten den Zollbehörden bei Versendung dieser Waren in Quantitäten, die eine bestimmte Grösse

überschritten, Mitteilung gemacht werden. (Aufgehoben 1852.)

Die Zolleinnahmen wachsen regelmässig bis zum Jahre 1858, wo sie 28 292 335 Thaler erreichen, um dann, nach plötzlichem Rückschlag im Jahre 1859, sich mehrere Jahre zwischen 24 und 25 Millionen Thaler zu halten. Die äussere Handelspolitik des Zollvereins bewegte sich zunächst in den Bahnen des Schutzzollgedankens, insbesondere traten 1846 bis 1848 erhebliche Tarifserhöhungen ein. Gegen Ende der fünfziger Jahre trat der Umschwung ein, von 1862 datiert der freihändlerische Handelsvertrag zwischen Frankreich und Preussen (1864 zwischen Frankreich und dem Zollverein) und bereits 1865 bestanden freiheitliche Zollverträge mit Belgien, der Schweiz und Oesterreich. Die Durchgangszölle waren 1861 aufgehoben worden.

2. Die Landstrassen erfreuen sich im ersten Teil unserer Epoche, etwa bis 1850, von wo ab erst die Eisenbahnen den Gütertransport zu einem überwiegenden Teile übernehmen, einer ausserordentlichen Vermehrung und Pflege. In der Umgegend der Stadt werden insbesondere die grossherzoglich hessischen und die badischen Strassen gerühmt, während die Stadt selbst ihre Strassen vernachlässigte. Doch tritt die Bedeutung der Eisenbahnen für den Personenverkehr sehr bald, für den Güterverkehr etwas später derartig in den Vordergrund, dass für den Handel in unserem Sinn die Chausseeen fast alle Wichtigkeit verlieren.

Bis zu diesem Zeitpunkt jedoch heisst die Parole allen verkehrstechnischen Fortschritts zu Lande: Vermehrung und Beschleunigung der direkten Eilfuhrverbindungen. Solche regelmässige Fuhren waren nur im Betrieb zu erhalten, wenn sie ein Monopol bekamen, so namentlich auf minder wichtigen Strecken. Das führte natürlich zu einem Anziehen der Frachtpreise, deren Höhe nur eine Grenze fand durch die Preise der gleichen Unternehmungen konkurrierender Handelsstädte. Eine weitere Folge der gänzlich nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten betriebnen und ohne Rücksicht auf öffentliche Wohlfahrt geleiteten Unternehmungen war nun die, dass das Vorhandensein mehrerer privilegierter, gleichartiger und nach einer Stadt bestimmter Fracht die Preise nicht ermässigte, sondern erhöhte. Denn es kamen dann auf jede Eilfuhre entsprechend geringere Gütermengen zum Versandt und diese geringeren Mengen mussten zum mindesten die Selbstkosten des Fuhrunternehmers aufbringen, die bei kleiner Ladung sich nur unwesentlich niedriger stellten als

bei voller. Lehrreich ist die Eilfuhrverbindung Frankfurt-Leipzig.

1839 bestanden zwei »amtliche« Eilfuhren Leipzig-Frankfurt, aber nur eine Frankfurt-Leipzig. De facto, aber ohne jede amtliche Begünstigung, besteht schon ein zweites regelmässiges Eilfuhrwerk auch in dieser Richtung. Als dieses zweite Eilfuhrwerk 1839 nun auch amtlich zu werden sich bemüht, bieten 43 andere Fuhrleute an, um das Monopol der zwei amtlichen Fuhrwerke zu brechen, wöchentlich zwei Eilfuhren abzusenden und zwar zu $5^1/_2$ Thaler per »Schiffspfund« (drei Zentner) Fracht, in der Messe einem Reichsthaler mehr. Dieses Anerbieten wird angenommen und ein Vertrag geschlossen, an dem sich nicht nur 43, sondern 88 Fuhrleute beteiligen. Trotzdem können die Kaufleute nicht verhindern, dass die Fracht zur Messe auf sieben Thaler steigt, während sie — durch den Vertrag gebunden — ein drittes wöchentliches Eilfuhrwerk zu Messzeiten 1840 nicht durchdrücken können. Die Kaufmannschaft wünscht zu den Messen sogar tägliche Eilverbindung mit Leipzig und für die Frankfurter Fuhrleute das Verbot, nirgend wo anders Ladung einzunehmen als in Frankfurt oder Leipzig. Als 1843 die Offenbacher Eilfuhren nach Leipzig in fünf Tagen gehen, die Frankfurter aber in 7—8, war Frankfurt kraft einer Klausel im Vertrage an diesen nicht mehr gebunden, zumal ein Frankfurter Fuhrunternehmer zwei wöchentliche Fuhren mit fünftägiger Lieferfrist einrichten will. Da sich aber 23 Frankfurter Fuhrleute verpflichteten zweimal wöchentlich zu fahren und am siebenten Tage vormittags in Leipzig zu liefern —, de facto soll von Offenbach die Lieferfrist sechs Tage gewesen sein, wenn auch fünf Tage in den Briefen stand, — schliesst die Stadt lieber mit diesen einen dahingehenden Vertrag. Erst 1845 erreichen die Kaufleute eine dritte wöchentliche Eilfuhre. — Einen grossen Fortschritt im Verkehr bedeutet sonst die Eilverbindung nach Wien (einmal die Woche nach jeder Richtung) in 18—20 Tagen, anstatt der bisherigen 24—26, zu höchstens vier fl. pro 56 kg gleich einem bayrischen Zentner (seit 1837). Nach näher gelegnen Plätzen waren die Einrichtungen noch vollkommner. So gehen nach Karlsruhe dreimal wöchentlich regelmäsige Fuhren (zwei mit 80—100 Ztr., eine mit 60—80 Ztr. Ladung) für 1 fl. 20 kr. pro Ztr. Die Fracht nach Mannheim ist 1 fl. bis 1 fl. 12 kr., nach Heidelberg 1 fl. Schloss man auf Partieen ab, so konnte man wohl noch billigere Preise erzielen. — Gegen Ende der Zeit, für die direkte und Eilverbindungen überhaupt noch Wert hatten,

werden sie immer besser und zahlreicher.

1847 hat sich Frankfurt eine mustergiltige Verbindung nach Thüringen und Sachsen verschafft (ohne die bisherige Umladung in Gotha), und es werden z. B.

nach	bei einer Lieferzeit im Winter (im Sommer 1—2 Tage weniger) von	pro Schiffspfund in preuss. Thalern
Gera	8— 9 Tagen	$4^1/_4$
Zeitz	9—10 »	5
Crimmitschau	9—10 »	5
Glauchau	10—11 »	$5^1/_4$
Meerane	11 »	$5^1/_4$
Zwickau	11—12 »	6
Chemnitz	11—12 »	$5^1/_2$

notiert.

Für Lieferungen, bei denen es auf Schnelligkeit nicht ankam, bediente man sich nach Möglichkeit der Flüsse. Von Frankfurt kostete 1839 unter Benützung des Mains bis Miltenberg die Fracht pro Ztr. nach Nürnberg 1 fl. 36, Augsburg 1 fl. 56, München 2 fl. 30, Regensburg 2 fl. 18, Passau 2 fl. 50. Unter Benützung des Mains bis Wertheim nach Nürnberg 1 fl. 30, nach Augsburg 1 fl. 52.

Ganz zu Lande, incl. bayr. Weggeld, beträgt die Fracht nach Nürnberg 1 fl. 45, nach Augsburg 2 fl. 45, München 3 fl., Regensburg 2 fl. 45 bis 2 fl. 50.

Dem gegenüber ist Mainz entschieden im Nachteil. Es befördert via Mannheim, oder via Heilbronn, oder via Ulm. (Die Fracht Mainz-Frankfurt würde 11 Kreuzer betragen plus dem Mainzoll.) Nach Mannheim beträgt die Schiffsfracht 19 Kreuzer, nach Heidelberg $34^3/_4$ Kreuzer; nach Ulm die Landfracht 1 fl. 20 kr., von da zu Schiff nach Regensburg 1 fl. 24, nach Passau 1 fl. 58, also zusammen 2 fl. 44 resp. 3 fl. 18. Ueber Mannheim nach Regensburg und Passau 2 fl. 42 und 3 fl. 12, über Heilbronn 2 fl. 59 und 3 fl. 23. Die Preise nach Nürnberg, Augsburg und München sind über Mannheim: 2 fl. 15, 2 fl., 2 fl. 42 und über Heilbronn 2 fl. 5, 2 fl. 5, 2 fl. 41.

Am 18. Januar 1848 geschieht das erstemal der Eisenbahn zu Güterbeförderungszwecken in den Akten Erwähnung.

Die Strecke Eisenach-Merseburg der Thüringischen Bahn ist ein Teil des üblichen Weges Frankfurt-Leipzig. Um nun diese Strecke benutzen zu können, andrerseits aber eine Umladung der Güter zu vermeiden, durch die man der direkten Spedition über die ganze Strecke verlustig ginge, schliessen Böhm und Marchand in Offenbach mit der Bahn einen Vertrag, dass die vollbeladenen,

besonders zu diesen Transporten hergerichteten Frachtwagen der Firma, auf die Eisenbahnlowrys gestellt werden dürfen. Sie verpflichten sich in den Monaten Juni bis August und Dezember bis Februar je zwei, in den übrigen je drei Wagen in der Woche nach jeder Richtung zu verladen. Incl. der Wagen selbst darf die Ladung nicht mehr als 110 Zentner wiegen. Der Frachtpreis beträgt bei einem Gewicht bis 60 Zentner (excl. zwei Thaler für Auf- und Abladen) 22$^1/_2$ Reichsthaler, für jeden Zentner mehr 11 Groschen 3 pf. Bei 80 Zentner (wieder excl. der obigen zwei Thaler) 30 Thaler und für jeden Zentner mehr wieder 11 Groschen 3 pf. Die Magdeburg-Leipziger Bahn soll zum Beitritt zum Vertrag aufgefordert werden unter denselben Bedingungen und Frachtpreisen per Meile. — Da in Frankfurt kein Speditionshaus ähnlich wie Böhm und Marchand existiert, schliessen hier die Güterschaffner und die beiden Unternehmer der privilegierten Eilfuhren nach Leipzig den Vertrag. Sie verpflichten sich (21. Februar 1848) zu vier Fuhren je hin und zurück wöchentlich, bei gleichen Bedingungen wie Böhm und Marchand. — Die Lieferfrist für Eilgüter beträgt 3—4 Tage, die Fracht sechs Reichsthaler per Schiffspfund; gewöhnliche Güter brauchen 7—8 Tage und kosten 4$^1/_2$ Rthlr.

3. Die Eisenbahnen. Im Prinzip kann man vier Stadien des Ausbaues des Eisenbahnnetzes unterscheiden. Anfangs werden zwei nicht zu weit von einander entfernt liegende Städte, die untereinander lebhaft verkehren, durch eine Bahnlinie verbunden. Später sucht man ganze Landesteile in Verbindung zu setzen und baut deshalb Linien, die zwei Zentralpunkte des Handels und der Industrie zum Ausgangspunkt haben. Im dritten Stadium schliesst man an diese Linien die Hauptstädte der Provinzen und kleineren Territorien an und im vierten Stadium werden die kleinen Orte angeschlossen. Neuerdings schafft man durch den Ausbau des Kleinbahnnetzes Verbindung unter den kleinsten Ortschaften, sofern sie nur irgendwelche industrielle Bedeutung haben, mit ihren zunächst gelegenen Zentralpunkten.

Bis 1842 haben wir lediglich Verbindungen unter nahe gelegenen Städten:

1835: Nürnberg-Fürth (1 Meile).
1838: Berlin-Potsdam (3$^1/_2$ Meilen).
Braunschweig-Wolfenbüttel (1$^3/_5$ Meilen) (später bis Harzburg fortgeführt).

1839: Leipzig-Dresden (17 Meilen).
1840: Leipzig-Magdeburg ($14^1/_2$ Meilen).
München-Augsburg ($8^1/_2$ Meilen).
Mannheim-Heidelberg ($2^1/_2$ Meilen).
Frankfurt-Mainz ($5^1/_2$ Meilen).
1841: Berlin-Anhalt (20 Meilen).
Düsseldorf-Elberfeld ($3^3/_4$ Meilen).
Köln-Aachen ($9^4/_{10}$ Meilen).

Von jetzt an finden wir bereits Bahnanlagen, die grössere Gebiete verbinden, wenn auch daneben die Strecken zwischen benachbarten Städten weiter ausgebaut werden. 1842 sind im Bau oder projektiert: Braunschweig-Magdeburg (13 Meilen), Hannover-Peine, eine Strecke von Minden an den Rhein (34 Meilen), eine Strecke von der Elbe über Kassel an den Rhein, Hamburg-Berlin, Frankfurt a. d. O.-Breslau, Breslau-Wien, Augsburg-Nürnberg, München-Salzburg, Mannheim-Basel; daneben: Bonn-Köln (4 Meilen), Nürnberg-Hof (20 Meilen), Chemnitz-Zwickau (6 Meilen), Breslau-Freiburg ($8^1/_2$ Meilen), Frankfurt a. M.-Mannheim ($8^1/_4$ Meilen), Braunschweig-Hannover (17 Meilen), Altona-Kiel ($13^1/_5$ Meilen).

1846 stellt Frankfurt diejenigen ausländischen Eisenbahnen zusammen, die das Zollgebiet erreichen, und erwähnt als von besonderer Wichtigkeit für Frankfurt:

1. die Ferdinand-Nordbahn (a. Wien-Perau-Oppeln-Breslau-Berlin-Hamburg, b. die gleiche Bahn: Prag-Dresden-Frankfurt).

2. Amsterdam-Arnheim (Anschluss an die Rhein-Weserbahn bei Oberhausen).

3. Antwerpen-Köln. 4. Paris-Brüssel (Anschluss belgisch-rheinische Bahn). Ausserdem werden die hannoverschen Bahnen (Verbindung mit Hamburg und Bremen) als »ausländische« erwähnt.

Im gleichen Jahr wurde die Main-Neckarbahn eröffnet, die die Verbindung mit der Schweiz und Südfrankreich bringen sollte.

Zwischen 1846 und 1850 nimmt der Ausbau des Eisenbahnnetzes eine für Frankfurt ungünstige Richtung. Die politische Einflusslosigkeit Frankfurts mag wohl die Hauptschuld daran tragen, dass es im Jahr 1850 »in noch keine der grossen Eisenbahnlinien vollständig aufgenommen war«. D. h. bei dem Bau der grossen Strecken leiteten die Flächenstaaten vermöge ihres massgebenden Einflusses auf die Linienführung den Verkehr möglichst durch ihr Gebiet und umgingen Frankfurt, obwohl dies

durch Bau mehrerer kleinerer Bahnen gleichsam Arme hinausstreckte, um die in der Nähe vorbeigehenden grossen Strecken an sich heranzuziehen.

1852 hat Frankfurt seine Wünsche erfüllt bekommen. Die Eisenbahn Paris-Strassburg mündet mittelst der badischen Staatsbahn und der Main-Neckarbahn in Frankfurt und findet durch die Main-Weserbahn nach N und O ihre Fortsetzung. Ausserdem verbindet die pfälzische Ludwigsbahn, die jenseits Saarbrücken an der Paris-Strassburger Bahn ihren Anfang nimmt und in Mannheim in die Main-Neckarbahn mündet, Frankfurt a. M. mit Paris. Dadurch ist der Weg über Köln und Belgien nach Paris geschlagen. Im gleichen Jahr wird von dem endgiltigen Siege der Eisenbahnstrecke Wien oder Prag-Dresden-Frankfurt über die Beförderung auf der Landstrasse durch Bayern berichtet. — Wie rapid der Ausbau des Eisenbahnnetzes erfolgt, ersieht man aus den Zahlen, dass 1855 es 1182,45 Meilen deutsche Eisenbahnen (excl. Oesterreich) gab, 1856: 1411,78 Meilen.

Dass zunächst die Eisenbahn einen Umschwung im Personenverkehr und erst später im Güterverkehr hervorruft, dass aber allmählich der Güterverkehr an Bedeutung den Personenverkehr weit übertrifft, dafür giebt ein bezeichnendes Bild die kleine Taunus-Eisenbahn (Frankfurt-Höchst-Castel-Wiesbaden-Biebrich) (5,84 Meilen, 1864 ist die Strecke 6,72 Meilen lang).

Sie befördert

1841:	769 551	Personen,			keine Frachtgüter
1845:	739 675	»	103 452 1/2	Ztr.	»
1848:	677 909	»	238 982 1/2	»	»
		(und	16 604 3/8	»	auf beladenen Frachtwagen)
1850:	706 002	»	342 061 1/2	»	Frachtgüter
1854:	868 926	»	677 659 8/10	»	»
1858:	1 094 258	»	1 732 617,1	»	»
1863:	1 118 456	»	1 554 402	»	»
1867:	1 223 313	»	2 830 967	»	»

Also hat sich der Personenverkehr um etwas über die Hälfte vermehrt, der Frachtgüterverkehr sich mehr als versiebenundzwanzigfacht.

Trotzdem ist zunächst für die Entwicklung des Handels, ausgenommen der Spedition, die Personenbeförderung der Eisenbahnen deren wichtigere Thätigkeit. Auf den Hauptstrecken, die ja zunächst gebaut wurden, war die Konkurrenz, was Pünktlichkeit, Häufigkeit und Preis der Gütertransporte anbelangt, der

Eisenbahnen gegenüber der gewöhnlichen Achsenbeförderung nicht so erdrückend wie man gewöhnlich annimmt. Es hat sogar den Anschein, dass die Eisenbahnen im Beginn ihrer Laufbahn, um den Gütertransport an sich zu ziehen, billigere Frachtpreise stellten, als sie selbst für rentabel hielten.

Bald stellte sich jedoch die ungeheure Ueberlegenheit der Bahnen für lange Strecken und Massengütertransport heraus und es sank hierfür die Fracht auf einen geringen Bruchteil der früher gezahlten, während bei Stückgütern die früher für gewöhnliche Güter bewilligten Preise jetzt von den Preisen für Eilgüter, wenn auch bisweilen nicht allzu erheblich, unterboten wurden.

So kostete 1839 die Eilfracht und die gewöhnliche Fracht Frankfurt-Wien p. bayr. Ztr. 4 fl.; 1864 die Eilfracht: 263 kr., die gewöhnliche Fracht (in zwei Klassen) 151 und 116 kr. und die Massenfracht 89,9 und 64,8 kr. (Lieferzeit für Eilgüter sieben, für gewöhnliche 14, für Massengüter 18 Tage.)

Frankfurt-Passau (via Miltenberg) 1839 pr. Ztr. 2 fl. 30 = 150 kr. (gewöhnliche Fracht). 1864 für Eilgut 162,5 kr.; für gewöhnliche Güter 110 und 75, für Massengüter 60,6 und 39,6 kr.; Lieferzeit 5, 10, 14 Tage.

Frankfurt-Basel 1835 gewöhnliche Fracht 2 fl. 30, Eilfracht 3 fl. 1865 Eilfracht 122,7 kr., gewöhnliche Fracht 64 und 52, Massenfracht 37,8—31,3—24 kr.

Die Möglichkeit der Eisenbahnen für Massengüter und über weite Strecken ganz besonders billig befördern zu können, geht aus einem Tarif vom 1. Mai 1864 der Kgl. Bayrischen und Pfälzischen Bahnen klar hervor (die Preise verstehen sich in Pfennigen):

für km	Eilgut	Stückgut	Klasse A		Klasse B		Spezialtarif
	pro 100 kg		pro 100 kg	pro 10 000 kg	pro 100 kg	pro 10 000 kg	pro 10 000 kg
1	23	17	11	1050	11	1040	830
10	42	26	17	1470	16	1400	1070
25	74	40	27	2170	24	2000	1470
50	127	63	44	3340	37	3000	2140
100	234	110	77	5680	64	5000	3480
150	341	157	111	8020	91	7000	4820

4. Die Rheinschiffahrt. Von der gegenseitigen Befreiung, die die Vereinsstaaten sich bezüglich des Oktrois bei inländischen und verzollten ausländischen, mit Ausnahme der notorisch ausserdeutschen Produkte (wie Kaffee), vertragsmässig zugestanden hatten, war oben schon die Rede. Einzelne Verträge, so der mit Baden, waren allerdings, wahrscheinlich durch die

Schuld der Frankfurter Unterhändler, derartig ungünstig festgesetzt, dass Frankfurt die angestrebte Oktroibefreiung fast nie genoss, von badischen Schiffen aber nie einen Mainzoll bezahlt erhielt. Und zwar stand in diesem merkwürdigen Vertrage, dass nur Waren a u s dem Frankfurter Hafen, nicht aber auch n a c h dem Frankfurter Hafen eine Zollbefreiung geniessen sollten, und dass diese Zollbefreiung erst bei solchen badischen Zollstellen gewährt würde, die die Frankfurter Schiffahrt nie berührte. Bei der Erneuerung des Vertrages, der die Meistbegünstigungsklausel enthielt, (1855) vermochte Frankfurt wenigstens schon den Oktroierlass in Mannheim und Mainz (badischer Oktroianteil) erlangen, während Güter n a c h dem Frankfurter Hafen k e i n e Befreiung genossen.

Die Frankfurter Handelskammer schob auf den ungünstigen Vertrag mit Baden vom Jahre 1837 den Rückgang des Schiffsverkehrs von Frankfurt aus nach dem Oberrhein und umgekehrt. Wir wollen nicht bestreiten, dass ein Teil der Schuld dieses Rückganges an dem Vertrage lag, der hauptsächliche Grund zu diesem Rückgang zwischen 1839 und 1852 (für diese Jahre liegen Zahlen vor) dürfte der sein, dass auf dem Oberrhein d. h. auf dem Wege von und nach Frankreich und der Schweiz meist hochwertige Fabrikate befördert wurden: für Fabrikate aber, d. h. Stückgüter, war die Beförderung zu Schiff, sobald die Landbeförderung schneller, sicherer und regelmässiger geworden war und auch die Kosten die Wasserfracht nicht allzu erheblich überstiegen (auf dem Oberrhein mit seinen kleinen Schiffen waren die Frachtpreise naturgemäss höher als auf dem Mittel- und Unterrhein) sicher weniger vorteilhaft (schon wegen der stärkeren Beschädigung der Ware) als die Landbeförderung. Sobald aber erst die Eisenbahnen Güter befördern, tritt natürlich für hochwertige Fabrikate die Schiffsbeförderung ganz ausser Konkurrenz. 1845 und 1846 ist die Verbindung Basel-Mannheim, Mannheim-Frankfurt fertig gestellt, und das spricht sich sofort in der Abnahme der Verschiffungen aus. Die Zahlen sind sehr lehrreich (s. Tabelle nächste Seite).

Für Massenfrachten war der Rhein aber ein überlegnes Beförderungsmittel geblieben, und ist es bis zur Stunde. Solange namentlich Kolonialwaren über Holland eingeführt wurden, und Köln, Frankfurt und Mannheim die grossen Verteilungszentren dieser Güter im Binnenlande waren, nahm die Benutzung des Rheins zur Beförderung solcher Produkte dauernd zu. Die Frachten

Es gingen in Ztr.

	Rheinthalwärts		von Frankfurt				
	von Basel	von Strassburg	Rhein-bergw.	nach Mannheim	nach Speier	nach Strassburg	nach d. Neckar
1839	8 879	9016	15 725	5897	1562	—	—
1840	7 994	7360	12 332	5458	1383	—	533
1841	10 521	7156	11 854	8572	986	—	—
1842	11 728	7489	6 336	4007	869	—	—
1843	10 442	6042	4 118	2 176	594	—	668
1844	10 282	5777	4 861	3215	259	—	—
1845	7 108	6243	4 216	2241	539	—	—
1846	1 386	3696	3 804	800	651	—	—
1847	—	1912	8 067	3514	604	—	—
1848	—	337	465	266	109	—	—
1849	—	3386	5 088	179	188	4480	—
1850	—	824	892	43	420	629	—
1851	—	—	4 298	12	—	1880	—
1852	—	—	1 654	22	70	309	321

auf dem Rhein sinken in unserer Epoche dauernd und namentlich unter der Konkurrenz der Eisenbahnen werden sie herabgesetzt. In der Mitte der fünfziger Jahre gab es trotzdem zahlreiche Fälle, wo die Eisenbahn Siegerin blieb: in einer halbamtlichen Publikation »der Güter- und Schiffsverkehr auf dem Rhein«, Berlin 1856 (anonym) werden zahlreiche Beispiele dafür gegeben. Doch wählt der Verfasser solche Fälle sich aus, bei denen durch oftmalige Umladung, und verhältnismässig kleines Gewicht des zu befördernden Stückgutes die Wasserbeförderung ihrem ganzen Charakter nach im Nachteil sein muss.

Bisweilen wird man allerdings durch Thatsachen überrascht, wie die, dass in der zweiten Gütertarifklasse die Dampfschiffahrt incl. Rheinzoll Rotterdam-Köln 1,48 fr., die direkte Eisenbahnfracht Antwerpen-Köln 1,04 fr. kostet. Doch sind das wohl Uebergangserscheinungen. Der Wasserverkehr ist schliesslich der billigere geblieben, ohne deshalb unlukrativ geworden zu sein. Den Zusammenbruch der Dampfschiffahrtsgesesellschaft vom Rhein und Main braucht man nicht allein auf die gesunknen Frachtsätze zu schieben: er hat in unzweckmässigen Dispositionen, vor allem vielleicht auch im Bau zu grosser Kähne für den damals noch meist unregulierten Rhein, die den grössten Teil des Jahres nicht vollbeladen werden konnten und trotzdem überaus häufig Leichterschiffe notwendig machten, seinen Grund.

Für den Personenverkehr hat der Rhein für uns nur bis in den Beginn der fünfziger Jahre Bedeutung. Bis zu dieser Zeit

war die Dampferfahrt die schnellste und angenehmste Beförderungsweise und bedeutet gegenüber der Postkutsche einen grossen Fortschritt. Die Eisenbahn hat die Personen-Dampfer auf dem Rhein im allgemeinen nur zu Vergnügungseinrichtungen herabgedrückt.

5. Der Main. Frankfurt behält in unserer Epoche die ihm durch seine Lage zugewiesene Aufgabe, die Güter, die in grossen Mengen vom Meere den Rhein hinauf zu ihm kamen, in kleineren Quantitäten den Main hinauf zu versenden. Es sind dies, nachdem etwa schon in der Mitte der vierziger Jahre die englischen Manufakturwaren in der Hauptsache vom süddeutschen Markte verdrängt waren, meist Kolonialwaren, vor allem Kaffee. Die meisten übrigen gebrauchsfertigen Waren schwimmen bei Frankfurt vorbei, ohne dass der Kaufmann in Frankfurt noch viel mit ihnen zu thun hat. Die Grossisten der grösseren Obermainstädte sind bereits von Frankfurt unabhängig geworden und bedürfen des Frankfurter Kaufmanns kaum noch als Spediteurs. Bei Kaffee ist das in unserer Epoche noch etwas anderes; hier hat der Frankfurter Kaufmann noch eine mächtige Stellung im Verteilungsprozesse. Abgesehen aber davon interessiert uns die zunehmend billigere und bequemere Benützung des Mains eben als ein Punkt in der Entwicklung der wirtschaftlichen Ueberwindung der Entfernungen.

1836 war der Main ohne Wegezölle und Wassergelder. Dieser Zustand blieb nicht lange bestehen. Die grossen Kosten für Instandhaltung der Wasserstrassen und die grosse Zahl der staatlichen Anlieger erheischten eine Regelung der Kostenbeiträge und diese war, wie der Rhein lehrte, am bequemsten zu erreichen durch die Errichtung eines Oktrois, das im Verhältnis der durchfahrnen Strecke erhoben wurde. 1839 wurde eine Mainschiffahrtsordnung erlassen und eine Mainschiffahrtskommission eingesetzt. 1846 fand eine Neuregelung der Mainzölle statt, die unter Aufhebung jeglicher Nebenabgabe und des Zolles von 13,5 ctms., der bisher für die Strecke Mainz-Frankfurt vom Zollzentner erhoben wurde, bestimmte, dass der gesamte Mainzoll $6^3/_4$ kr. vom Zollzentner betrage, pro rata an fünf Zollstellen erhoben würde, 31 Artikel davon ganz frei blieben, während 43 Artikel $^1/_{20}$ und 43 Artikel $^1/_4$ dieser Gebühr zahlen sollten. Durch Verträge haben sich mehrere Staaten auch diese geringen Abgaben ganz oder teilweise gegenseitig erlassen.

1836 wurde mit dem Bau des Ludwigkanals begonnen (Verbindung des Mains mit der Donau): die grossen Hoffnungen, die man während des Baus auf ihn setzte, scheint er nicht erfüllt zu haben, und die Frankfurter Kaufleute interessierte er nur insoweit, als sie erwarteten, dass durch den Umschlag in kleinere Schiffe, der durch seine Benützung nötig wurde, sich für Frankfurt Vorteile als Stapelplatz ergeben würden. Sie haben sich aber auch darin getäuscht. Wenigstens hört man nichts von Umladungen grösseren Stils im hiesigen Hafen. Dagegen belebte er die Frankfurter Spedition durch den Aufschwung des Transitverkehrs nach Oesterreich. Frachtpreise, die 1839 angegeben werden, zeigen gegen das Ende der zwanziger und die Mitte der dreissiger Jahre ein weiteres Zurückgehen; interessant ist, dass Speditionsgut billiger befördert wird als Eigengut (»Stadtgut«). Frankfurt-Wertheim kostet Speditionsgut 18, Stadtgut (excl. Schnittware) 20, Schnittware 24, Wein 22, Häute 24 kr., Mineralwasser pro 100 Krüge 1 fl. 20 kr. Stromab ist der Preis 17 kr., Stahl- und Eisenware 15, Baum- und Schafwolle, Federn, Tuch, Hopfen, Häute 24 kr.

1840 wird zwischen Frankfurt, Mainz, Köln und den Städten des Ober- und Mittelmaines ein Vertrag über Schiffahrtsverbindung geschlossen, über den wir aber durch die Akten wenig unterrichtet werden. (Wahrscheinlich hat er durch die 1842 ins Leben tretende direkte Dampferverbindung keine Bedeutung erlangt.) Besonderer Wert wurde auf die Schnelligkeit gelegt, und es wurde die Strecke Köln-Bamberg stromauf in 21 Tagen durchfahren. Die Preise, soweit sie überliefert sind, zeigen abermals einen Rückgang (Frankfurt-Würzburg 28, 32, 34, 35, vice versa 21, 24, 32 kr. per Ztr.).

1842 richtet die Dampfschiffahrtsgesellschaft vom Rhein und Main [— wenigstens scheint es keine neu gegründete Gesellschaft zu sein; bei den ganz ähnlich klingenden Firmen dieser Gesellschaften, als deren Gründer oder Protektoren stets dieselben Leute erscheinen und den zahlreichen Transaktionen (Fusionen etc.) ist es im einzelnen Falle schwer zu entscheiden, ob man eine Neugründung oder eine Ausdehnung des Geschäftsbetriebes einer alten Gesellschaft vor sich hat —] regelmässige Dampferfahrten auf dem Main ein.

In erster Linie sollten diese Dampfer wohl als Passagierschiffe dienen, und wir haben das erste Mal umfassende Personen-

tarife mit Klasseneinteilung vor uns. (Leider haben wir uns in den (handschriftlich erhaltnen) Tarifen nicht zurecht finden können, da auf einem Blatte in einer Tabelle sämtliche Preise von sämtlichen Stationen nach allen Stationen angegeben werden, und uns der Schlüssel zum Lesen dieser Zahlenmasse fehlte). Es muss genügen, dass 1842 für Personen von Bamberg

nach	der 1. Platz:	der 2. Platz:
Würzburg	5 fl. 45 kr.	3 fl. 27 kr.
Miltenberg	9 » 12 »	5 » 33 »
Aschaffenburg	9 » 30 »	5 » 42 »
Frankfurt	11 » 24 »	6 » 50 »
Mainz	12 » 20 »	7 » 24 »

kostete. Später wurde eine dritte Klasse eingerichtet, deren Preise aber allmählich zu Gunsten der ersten und zweiten Klasse heraufgesetzt wurden. Die Gütertarife waren hoch: mehr als doppelt so hoch als die Segelschifftarife. Es kostete der Zollzentner, incl. sämtlicher Zölle

von Bamberg		von Mainz	
nach Schweinfurt	24 kr.	nach Frankfurt	24 kr.
» Würzburg	42 »	» Miltenberg	46 »
» Miltenberg	60 »	» Würzburg	70 »
» Frankfurt	92 »	» Schweinfurt	90 »
» Mainz	112 »	» Bamberg	104 »

Eine Folge dieser Dampfschiffahrt war der plötzliche Aufschwung des Güterverkehrs auf dem Main. Von Frankfurt gingen zwischen 1839 und 1842 etwa 40—46000 Ztr. jährlich mainbergwärts, 1843 aber 72 260. Die Erträgnisse der Dampfschiffahrtsgesellschaft waren kläglich. Nach zwei guten Jahren (mit 12 und 20 Prozent Dividende) brachte sie nie mehr über 5 Proz., von 1856 an gar nichts mehr und in 14 Jahren insgesamt $63^1/_2$ Proz. ihres Aktienkapitals. Die Gründe des Misserfolgs haben wir oben angegeben.

Nach dem Aufblühen der Eisenbahnen verliert der Main sofort seine Bedeutung für den Personenverkehr, behält sie jedoch für den Güterverkehr. Wenn auch der Stückgutverkehr zurückgeht, so bleibt doch der Massengutverkehr, vor allem in unserer Epoche noch für Kaffee. Später hat der Main, der ja

im Massenverkehr keineswegs seiner geringen Tiefe und Breite wegen dem Rhein ebenbürtig war, unter der starken Konkurrenz der Güterbeförderung der Eisenbahn sehr an Bedeutung verloren, bis er durch die Regulierung wieder sich erhöhte Geltung verschafft hat. In unserer Epoche haben wir dagegen auf dem Main nie das Bild, das zwischen 1855 und 1860 so oft auf dem Rhein sich zeigt, dass nämlich die Eisenbahn sich an Billigkeit überlegen zeigt. Knapp ist die Ueberlegenheit der Maingüterpreise allerdings auch bisweilen. Wenn die Meinung der Handelskammer in den Jahren 1862/63 richtig sein sollte, dass der Verkehr auf dem Main zu Gunsten der Bahn zurückgehe, so ist das vielleicht vom Standpunkt Frankfurts als Handelsplatz von hauptsächlich konfektionierten Waren (also Stückgütern) zu verstehen. Die Zahlen, die uns überliefert sind, geben die Warenmasse, die 1862 Frankfurt zu Schiff passierte auf 4042714 Ztr. an, 1863 auf 4235444 Ztr.

Die Mainzölle bleiben, nicht wegen ihrer Höhe, sondern wegen des durch sie verursachten Aufenthalts, ein Hindernis und geben über unsere Epoche hinaus Grund zur Klage.

6. In unserer Epoche findet auch, unter dem Vorangehen Oesterreichs, die grosse Reform im Postwesen ihren Anfang. Die Thurn- und Taxische Post litt vor allem an der Ueberfülle von Tarif- und Taxbestimmungen, in denen sich kaum die Beamten auskannten. Zudem war sie recht teuer. Das merkte man umsomehr als Oesterreich schon seit vielen Jahren sehr billige Posttaxen hatte und man dort z. B. 1837 die Personenfracht (incl. 30—40 Pfund Gepäck) pro Meile mit 12 kr. festsetzte. Die Taxische Post beförderte die Briefe nur von Postamt zu Postamt und erhob für Bestellung an den Adressaten besondere Gebühren, ein Zopf, der in Frankfurt singulär noch 1863 bestand.

1850 kommt der deutsch-österreichische Postvertrag zustande (5. Dez. 1851 revidiert), der ein ungeteiltes Postgebiet schafft, und zu dem 1851 ausser Oesterreich, die fünf Königreiche, Baden, Luxemburg, Oldenburg, beide Mecklenburg, Braunschweig, Sachsen-Altenburg, beide Anhalt, Holstein, die vier freien Städte, beide Hohenzollern, Waldeck, und die Unterherrschaften von beiden Schwarzburg gehörten. Für Briefe galten drei Zonen: 1. bis einschliesslich 10 Meilen 1 Sgroschen oder 3 kr., 2. bis 20 Meilen einschl. 2 Sgr. oder 6 kr., über 20 Meilen 3 Sgr. oder 9 kr. Für dies einfache Porto konnten nur Briefe befördert werden,

die nicht mehr als ein Loth (= $^1/_{30}$ Zollpfund, etwas über 16 gr.) wogen. Was mehr wog bis incl. zwei Loth zahlte doppeltes, darüber dreifaches etc. Porto. Eine Markenfrankierung war vorgesehen; Warenproben und Muster zahlten pro zwei Loth das einfache Briefporto. — Neben diesem Vereinspostgebiet blieb das Thurn- und Taxische bestehen, ein Zustand, der zur Vereinfachung der Postbenützung nicht beitrug. Erst 1867 ging die Postgerechtsame von Thurn und Taxis auf den preussischen Staat über.

7. Ungeregelt blieb in unserer Epoche für das einheitliche Wirtschaftsgebiet das Münzwesen. Zwischen der süddeutschen Gulden- und der Thalerwährung war nur eine rechenmässige Relation durch die allgemeine Münzkonferenz von 1838 geschaffen worden. Hierbei war als Grundlage die Münzmark von $233{,}85\overline{5}$ . . gr Gewicht festgesetzt worden. Aus dieser Mark feinen Silbers sollten entweder 14 Thaler oder $24^1/_2$ Gulden geprägt werden. Der Thaler hatte also $1^3/_4$ Gulden, der Gulden $^4/_7$ Thaler. Geplant war die Ausprägung einer Vereins-Münze von $^1/_7$ der Mark feinen Silbers, die zwei Thaler oder $3^1/_2$ Gulden Wert sein sollte. Sie ist aber nie geprägt worden.

1838 fand auch eine Münz-Konvention zwischen Bayern, Württemberg, Baden, dem Grossherzogtum Hessen, Nassau und Frankfurt statt, der später noch Sachsen-Meiningen, Hessen-Homburg, die beiden Hohenzollern, die beiden Anhalt, die beiden Lippe, Waldeck und Oldenburg beitraten. Hierdurch wurde die Einheitlichkeit und der freie Austausch der Gulden gewahrt.

(Die bequemste Umrechnung der Thaler in Gulden ist, dass man 105 kr. gleich dem Thaler setzt.)

8. Ueber den Stand der Produktion im Zollverein lässt sich mangels fast jeden exakten Materials wenig sagen. Wir sehen aus dem Rückgang der Einfuhr ausländischer Manufaktur-, Bijouterie- und Galanteriewaren sowie Porcellans, dass in geringen und mittleren Qualitäten die heimische Industrie heranwächst. Bei einzelnen Artikeln wie Velvets, Halbseidenwaren (insbesondere Shawls) wird uns bereits von einer Ueberlegenheit der deutschen Produkte berichtet, bei andern, wie Wollenwaren, hält der Schutzzoll, namentlich seit 1846, das Ausland zurück. In der gesamten deutschen Industrie merkt man ein lebhaftes Vorwärtsstreben; die Neu-Investierung von Kapitalien und der Ankauf fremdländischer Maschinen werden auch von den Frankfurter interessierten Kreisen oft und lebhaft besprochen. Von der Zu-

nahme der Betriebsgrössen berichtet *Gülich*. Für den Umfang der Produktion muss man aber berücksichtigen, dass fast in allen deutschen Staaten noch die Zunftverfassung in Geltung war. Das bewirkte, dass nur ganz bestimmte Industrien, die herkömmlicherweise den Zunftgesetzen entzogen waren, sich kapitalistisch organisieren konnten. So vor allem die Textilindustrie. Textilwaren sind auf dem Gebiete konfektionierter Ware das Handelsgut κὰτ' ἐξοχήν. Die hierher gehörigen Fabriken scheinen sich in unserer Epoche zunehmend zu spezialisieren. Bei zunehmender Kapitalinvestierung und Betriebsgrösse scheint die Entwicklung zunächst dahin zu gehen, einen kleinen bestimmten Zweig der Textilindustrie in seiner Gesamtproduktion von der Weberei (bisweilen schon von der Spinnerei) bis zur Veredlung in die Hand zu bekommen und erst dann trachtet man eine neue verwandte Artikelreihe in den Betrieb aufzunehmen.

Parallel mit dieser Entwicklung der Industrie geht sich gegenseitig bedingend und unterstützend die Entwicklung des Konsums. Auch der Konsum in Handelsware (im Gegensatz hier gebraucht zur Handwerksware) spezialisiert sich. Die alten Volkstrachten verschwinden und damit Handwerksware, aber was an ihre Stelle tritt ist eine auf den speziellen Geschmack der neuen Verbraucher berechnete Handelsware, die die regionalen Eigentümlichkeiten der Verbraucher möglichst berücksichtigt. Daneben läuft die gesteigerte Verwendung von Baumwollgeweben anstelle wollner Stoffe und Tuche, d. h. eine weitere Eroberung der kapitalistischen Produktion, aber auch eine weitere Spezialisierung der Baumwollindustrie, die in einem neuen Zweige die Imitation von Wollengeweben aufnimmt; Gleichzeitig gelingt es der Industrie für den Bedarf der reichen Bevölkerung hochwertige Qualitätsware in Baumwolle herzustellen, die zum Teil neue Gebrauchsgüter bedeuten (sehr feine baumwollne Sommerkleiderstoffe), zum Teil Leinengewebe, d. h. Handwerksware ersetzen.

Diese Entwicklung der Industrie in unserer Epoche bedeutet bei zunehmender Verkehrserleichterung für den Handel: Ueberflüssigwerden des alten Grossohandels, d. h. des Aufstapelns weniger, aber viel gebrauchter Artikel in grossen Mengen in den Lägern weniger, sehr kapitalkräftiger Grosshändler an wenigen Handelszentralplätzen. Dafür kommen auf: die Engrossortimenter — »Grossisten« in der landläufigen Redeweise — die an vielen, nur für eine Provinz oder dgl. zentralgelegnen, Handelsplätzen

die Ware vieler Fabrikanten in vielen Qualitäten in nur mittelgrossen Quantitäten auf Lager halten und von dort aus die Detaillisten versorgen. Daneben beginnen für hochwertige Waren, mit mässigem Verbrauch bei gesteigerter Verkehrserleichterung die Agenten (Kommissionäre) eine Rolle zu spielen, die gleichfalls den Bedarf eines Detaillistenkreises eines grösseren lokalen Gebietes (Provinz oder Regierungsbezirk) ohne ein eignes Lager zu halten als Vertreter meistens mehrerer Fabriken ihrer Spezialbranche decken.

Neben der Textilindustrie, ist es die Kleineisenindustrie, deren kapitalistische Entwicklung Fortschritte macht. — Bei vielen Kurzwaren (vor allen den »Nürnbergern« — Holzkurzware, Spiegel, Brillen, Kämmen, Spielzeug (meist metallnes) — und der Spielware tritt der Kaufmann in Frankfurt zwar nicht selbst als Verleger auf, aber er ist der Abnehmer der am Produktionsorte ansässigen Verleger dieser meist hausindustriell hergestellten Waren. Der eigentümliche Charakter dieser Ware — Geringwertigkeit bei grossem Volumen — zwingt auch hier — nach Beseitigung des Grossohandels — zum Einschieben des Engrossortimenters zwischen Verleger und Detaillisten. — Eine grosse Reihe Artikel, die heut Handelsgut sind, werden bis 1866 noch nicht genannt. Viele andere sind für den Handel wegen ihrer hauptsächlichen Herstellung in handwerkmässigen Unternehmungen noch von geringer Bedeutung: So z. B. Konfektion (für Herren und Damen), Wäsche, Sattler- und Bürstenwaren, Lederwaren. Hier sind es noch überall nur die besten und vereinzelt auch die geringsten Qualitäten, die Handelsgut sind. Grade bei diesen Artikeln spielt der Import, insbesondere der französische, eine Rolle.

9. Die Gewerbepolitik der Stadt. Im Artikel 6 des zwischen den Mitgliedern des Zollvereins und Frankfurt geschlossenen Vertrages wird die Herstellung von Handwerkarbeiten in Frankfurt und seinem Landkreis (ebenso wie in den andern Vereinsstaaten) den in Frankfurt ansässigen Handwerkern vorbehalten und zwar in und ausser der Messe. »Dagegen ist a. das Einbringen fremder Handwerksarbeiten, die als Handelsartikel für den Grosshandel oder für andere zum Handel mit solchen Gegenständen berechtigte Gewerbtreibende zu Frankfurt eingehn, sowohl in als ausser den Messen erlaubt, nicht minder b. dürfen jederzeit, also auch zwischen den Messzeiten, Handwerker aus den Vereinslanden Produkte ihrer ge-

werblichen Industrie auf Bestellung Frankfurter Einwohner zum eigenen Bedarf derselben nach Frankfurt bringen oder senden. In Verdachtsfällen kann von der kompetenten Frankfurtischen Behörde Nachweisung darüber gefordert werden, dass die eingehenden Handwerksarbeiten wirklich auf Bestellung nach Frankfurt geliefert worden sind.« Mit diesem Paragraph ist der grösste Teil der Reform des Gewerbewesens zu Frankfurt bis 1864 erschöpft. In Ergänzung der bei Schilderung der vorigen Epoche gemachten Angaben mag dienen, dass es eine Reihe von »freien Handelsgeschäften« gab, die jeder Frankfurter Bürger, ohne Handelsmann oder Handwerker zu sein, betreiben durfte und bei denen auch Associationen zwischen Handelsleuten und Handwerkern (Handwerker durften sich sonst mit Leuten, die nicht in ihrer Zunft waren, nicht associieren) gestattet waren. Solche freie Handelsgeschäfte waren: der Handel mit Rohprodukten (wie Holz, Steinen, Platten, Cement, Steinkohlen), der Weinhandel, der Handel mit Landesprodukten, mit Mineralwasser und Lotterielosen. Auch Gewerbearten gab es ohne eigentlichen Zunftzwang, die jeder Frankfurter Bürger betreiben konnte. Von diesen genossen die meisten einen handwerksmässigen Nahrungsschutz. Ganz ohne Schutz waren nur die Bleichgärtner, Korbmacher, Mechaniker, Parapluiemacher, Pumpenmacher, Seife- und Lichtermacher und Weingärtner. Im übrigen bestanden in Handel und Gewerbe thatsächlich die Zustände, wie wir sie für die vorige Periode geschildert haben. Die Stadt hat durch genaue Nachprüfung festgestellt, wie weit der Zustand juristisch begründet war und gefunden, dass für viele Anmassungen des Handwerks man nur eine Observanz konstatieren könne; an den Thatsachen ändert das ja nichts. Der Fabrikbetrieb war 1. den hiesigen Handelsleuten, 2. den nicht zünftigen Gewerbsleuten (»freien Gewerben«) erlaubt, unter der Bedingung, dass den hiesigen Handwerkern keine Konkurrenz gemacht wurde, und 3. den zünftigen Handwerkern, wofern sie nur ausschliesslich zünftige Gesellen und Lehrlinge anstellten. (Vgl. »Aktenstücke, die hiesigen Gewerbe-Verhältnisse, insbesondere die Aufhebung der Zunftbeschränkungen betr. Frankfurt a. M.« Als Manuskript gedruckt.)

1855 war das Einschreiben »in die Mutjahre« aufgehoben worden (etwa eine Vormerkung der Gesellen zum Aufrücken in die Meisterstellen), das war die einzige derartige Reform dieser Epoche bis zur Einführung der Gewerbefreiheit.

10. Ueber die Lage des Frankfurter Handwerks berichtet das Blatt »der Arbeitgeber« am 3. Sept. 1859: »Die Wortführer der Zünfte sind meist sehr wohlhabende Leute, die ihr Geschäft mit grossen Kapitalien und kaufmännischer Einsicht betreiben, Rohstoffe von fernen Märkten im grossen beziehen, die Konjunkturen benützen, auch überseeischen Export treiben.« ... Trotzdem blüht das Handwerk nicht .... Das Handwerk habe die Fabrikanten weniger zu fürchten als die zünftigen Grossmeister, die jede Reform zu Gunsten der Kleinmeister verhindern können. Bei den Handwerken (excl. den Bauhandwerken, den Metzgern und Bäckern) hat von 1836—1858 die Zahl der arbeitenden Meister um 24 Proz., die Zahl der beschäftigten Gesellen um 6 Proz. abgenommen. Die Zahl der — meist wegen Arbeitslosigkeit — nicht arbeitenden Meister hat sich zwischen 1853 und 1858 von 429 auf 493 oder von 26 Proz. auf 31 Proz. der Gesamtzahl gehoben. (Einwohnerzahl 1837: 54000, 1855: 63000.) Die Arbeit hat sich also in wenigen Händen konzentriert. Bei den Bäckern und Metzgern hat sich in 22 Jahren die Meisterzahl um 62 vermindert, die Gesellenzahl um 84 vermehrt!

Zugenommen an Werkstätten und Gesellen haben die Messerschmiede, Goldarbeiter, Posamentierer, Schlosser und Spengler und zwar nur deshalb, »weil die Zunahme der fabrikmässig hergestellten Halbfabrikate diese Waren verbilligt und den Konsum vermehrt«. Die Produktion für den Handel wird in der Stadt erst in den letzten Jahren unserer Epoche einigermassen bedeutend. Wir hören 1862, dass drei Eisengiessereien und Maschinenfabriken hier ansässig sind, die ja für uns kaum in Frage kommen, 7—8 erst in jüngster Zeit errichtete Portefeuillewarenfabriken (wohl meist kleine hausindustrielle Unternehmungen), fünf, besonders auf den überseeischen Absatz angewiesene Seifenfabriken (speziell für Toiletteseifen und Parfümerieen) und eine Glashütte für Hohlglas. 1864 ist eine grosse Posamentierwarenfabrik (200 Arbeiter ausser, 80 im Hause, 3 PS) von Offenbach hierher übergesiedelt. Eine direkte Konkurrenz kapitalistischer Unternehmungen mit dem Handwerk auf dem Gebiet gebrauchsfertiger Güter existiert (ausser bei Textilwaren und verwandten Artikeln) nur vereinzelt; dagegen empfängt das Handwerk bereits zahlreiche Halbfabrikate von der Fabrik.

Die handwerkmässige Produktion wird durch folgende Zahlen illustriert:

Gewerbe	Werkstätten		Gesellen		Nicht arbeitende Meister		Meister	Personal (Gesellen + Lehrlinge)
	1836	1858	1836	1858	1836	1858	1861	
Barchent- und Leinenweber	16	4	10	2	5	6	—	—
Bender	145	83	77	104	42	44	71	142
Buchbinder	36	47	67	79	6	2	54	115
Bürstenbinder	22	18	16	18	3	8	23	17
Dreher	28	13	26	14	3	3	10	22
Färber	4	3	4	3	3	1	—	—
Schmiede	19	16	74	49	6	3	14	51
Büchsenmacher	—	3	—	3	—	—	—	—
Feilenhauer	3	4	2	2	2	1	—	—
Gürtler	9	6	4	—	4	6	3	6
Kupferschmiede	8	7	18	16	—	1	5	9
Schwertfeger	2	2	3	1	—	—	1	2
Kurzmesserschmiede	6	11	4	6	1	2	—	—
Sporer	2	1	1	—	—	1	—	—
Zeugschmiede	5	3	1	1	3	3	—	—
Zinngiesser	12	9	10	4	—	1	7	13
Goldarbeiter	25	33	13	9	} 19	22	} 51	52
Silberarbeiter	26	10	11	7				
Hutmacher	10	10	18	2	3	2	19	36
Kammmacher	14	9	13	11	14	9	7	5
Kürschner	7	5	8	1	—	—	21	35 (incl. Händler)
Loh- und Rotgerber	13	3	20	13	9	9	} 10	81
Weissgerber	4	0	—	32	—	—		Gerber und Lederbereiter
Pergamenter	3	1	1	—	1	1	—	—
Siebmacher	—	2	—	—	—	2	—	—
Posamentierer	13	15	9	34	7	5	16	53
Säckler	8	7	14	21	—	—	—	—
Sattler	36	32	45	48	10	18	36	86
Schneider	244	203	598	513	82	75	230	791
Schuhmacher	242	203	615	619	53	69	216	690
Seiler	25	15	11	22	4	6	13	17
Tuchbereiter	9	5	5	—	3	2	—	—
Uhrmacher	12	21	9	33	—	4	26	56
Wagner	17	11	32	27	7	7	—	—
Knopfmacher	13	3	1	6	4	4	—	—

Es sollen diese Zahlenreihen die einzigen sein, die wir über die heimische Produktion geben. Die Zahlen von 1836 und 1858 stammen aus den oben angeführten »Aktenstücken«, die von 1861 aus einer von Dr. *Burnitz* bearbeiteten Berufs- und Gewerbezählung. Die Zahlen der Aktenstücke sind wohl durch Zählung der in den Zunftbüchern geführten Listen gewonnen und lassen sich mit den Zahlen der Gewerbezählung eben nur in den angegebenen Fällen vergleichen, da das Schema dieser Zählung auf die gesetzlich festgelegte Brancheneinteilung in der Zunftverfassung

nicht überall passt.

In den Frankfurter Adressbüchern ist meist eine Zusammenstellung (nach dem Schema der Zunftverfassung) der einzelnen Gewerbe enthalten; doch ist bisweilen die Spezialisierung der Gewerbe grösser, als sie in der Zunftverfassung ist, oder aber, es sind auch (— das lässt sich nicht feststellen —) einzelne nicht zünftige Handwerker aufgenommen: Jedenfalls stimmt das Resultat mit den amtlichen Zahlen nicht überein, oft ergeben sich ganz erstaunliche Differenzen.

Bisweilen ist angegeben, welche Handwerker Läden haben, öfters begegnet man dem Ausdruck Fabrik (z. B. Matratzenfabrik, bei wahrscheinlich einem Tapezierer), manche Adressbücher führen auch die »freien«, d. h. nicht zünftig organisierten, Gewerbe an. Das Adressbuch von 1856, das in Bezug auf Handwerk ganz lückenhaft ist, notiert alle Krämer, dasjenige von 1863 giebt die Nahrungsquelle aller Gewerbetreibenden, die nicht Handelsleute sind, an, also Handwerker, Krämer und freie Gewerbe; das von 1868 wirft Krämer, Handelsleute, nicht eingetragene Kaufleute, die man aber auch nicht gut zu den Krämern rechnen kann, wie Agenten etc. und alles, was sich »Fabrik« nennt, zusammen.

Die Zahlen im grossen und ganzen geben wohl ein Bild der Entwicklung, da sich aber wahrscheinlich jede einzelne Zahl angreifen lassen kann und jedenfalls die Gewinnungsart der einzelnen Zahlen bisweilen unklar ist, müssen wir von einer Veröffentlichung absehen.

Alle Zahlenangaben zusammengenommen, also die amtlichen Angaben, die Gewerbezählung und die Adressbücher, geben folgendes Bild von der Lage der heimischen Produktion: in wenigen Fällen wachsende Betriebsgrössen, in einer ziemlichen Anzahl aber auch Abnahme der handwerksmässigen Produktion, Uebergang zum Kleinhandel oder Produktion mit verkleinertem Arbeitsgebiet: Fertigstellung und Ausputz kapitalistisch hergestellter Waren, Reparaturen und Reinigung, Beschränkung auf einen Spezialartikel; daneben aber auch Organisation neuer Produktionen, wie Schirmfabrikation, Korsettenherstellung, Portefeuillefabrikation.

Wahrscheinlich findet gegen Ende der Periode aber in vielen Fällen auch bereits ein Hinuntersinken zum Hausindustriellen statt, zu dem ja die rechtliche Grundlage in der Bestimmung gegeben war, dass der Handelsmann von Frankfurter Handwerkern hergestellte Waren am Platze detaillieren konnte (natürlich auch

nach Auswärts und en gros verkaufen wie jede Handwerkerware); das beginnende Verlagssystem zeigt sich z. B. bei Möbeln, Hüten, Knöpfen, Kämmen, Lederwaren. Doch nimmt diese letzte Art der Entwicklung ihre rasche Ausdehnung erst nach Einführung der Gewerbefreiheit und vor allem nach Aufhebung der Bestimmung, dass, um zum Bürgerrecht zugelassen zu werden, jeder Fremde 5000 fl. eigenes Vermögen vorweisen müsse (1866).

11. Die gesetzliche Organisation des Handels in der Stadt ist die gleiche wie in der vorigen Epoche: Scheidung zwischen Krämern und Handelsleuten, Beibehaltung aller übrigen gesetzlichen Bestimmungen wie Ausschluss der Fremden, Verbot des Hausierens, Nahrungsschutz der Krämer. Auswärtigen Handlungsreisenden wird, im Gegensatz zu vielen andern Staaten, beim Aufsuchen von Bestellungen keinerlei Beschränkung aufgelegt.

1836 werden Waggebühren, Lagerhausgebühren etc. neu geordnet, ganz aber der fiskalische Standpunkt nicht fallen gelassen.

Erst 1861 wird das Hafen- und Werftgeld und der ärarische Anteil des Krahnengeldes aufgehoben, während das Waggeld bis zum Schluss der Epoche bestehen bleibt.

1855 ist in Anbetracht der durch die Eisenbahnen veränderten Verhältnisse die Landgüterbestätterei aufgehoben worden.

Nach langen Kämpfen werden am 12. Januar 1864 alle Beschränkungen des Gewerbebetriebes, die Zwangsinnungen, Associationsbeschränkungen, amtliche Taxen etc. aufgehoben und die völlige Gewerbefreiheit eingeführt.

12. Der eigentliche Handel. Für unsere Abhandlung war es uns von besonderem Wert, ausser der absoluten Zahl der Handelsleute und der Krämer auch die Branchen und vor allem die Ausdehnung der einzelnen Betriebe über die und in den Branchen festzustellen.

Für die Krämer haben wir keine andern Angaben als die oben bei den Produzenten erwähnten.

Für die Handelsleute stehen uns zur Verfügung 1. Angaben am Schlusse der Adressbücher, in denen alle Handelsleute, die mit einem bestimmten Artikel oder Branche handeln, aufgezählt werden. Naturgemäss werden dabei viele Firmen mehrmals genannt und das umso öfter, als bei zunehmender Entwicklung sich die Artikelreihe der einzelnen Geschäfte vermehrt. Wir haben diejenigen Nennungen einer bestimmten Firma, die sich daraus

ergaben, dass man die Artikel einer Branche unter mehreren Bezeichnungen aufführen kann, möglichst berücksichtigt und in einer Zusammenstellung, die wir anfertigten, solche Firmen nur einmal genannt, dagegen alle die Firmen bei 2 oder mehr Branchen aufgeführt, bei denen thatsächlich ein Uebergreifen auf eine üblicherweise getrennte Branche vorliegt. In den einzelnen Fällen muss man sich schliesslich entscheiden, ob man eine oder mehrere Branchen annehmen will, so haben wir in dieser Zusammenstellung Seidenwaren von »Manufakturwaren« und »Modewaren« geschieden, Kolonial- und Spezereiwaren als eine Branche angenommen, Tabak aber davon getrennt. Für uns von weit grösserer Wichtigkeit ist eine Aufstellung, die wir erhalten haben durch Zählen der in den Adressbüchern aufgeführten, eingetragenen Firmen (durch Kursivdruck aus der Reihe der sonstigen Namen hervorgehoben) und durch Einreihen dieser Firmen nach den Geschäftszweigbezeichnungen, die sie angeben, in ein Branchenregister. Diese Aufstellung hat den Vorzug, dass wir das Einreihen der einzelnen Firmen in eine oder mehrere Branchen nach bestimmten, für alle Adressbücher von 1837—1868 gleichen Grundsätzen ausführen konnten und die Gewissheit hatten, jede Firma nur einmal zu zählen.

Nach einem Adressbuch von 1835 haben wir 917 Firmen in der Stadt, die mit 64 verschiedenen Warengruppen handeln. Doch haben mehr als 150 Firmen 2 oder mehr solcher Gruppen als ihr Gebiet und manche Gruppe wird überhaupt nicht allein gehandelt, sei es nun, dass die Anzahl der Artikel, die damals in dieser Gruppe fielen, noch zu gering war, um ein Spezialgeschäft zu eröffnen, sei es auch, dass infolge der absolut noch geringen Auswahl des Handelsgutes und des verhältnismässig hohen Kapitalbesitzes der Frankfurter Kaufleute man zur Verwertung dieses Kapitals ein grösseres Gebiet brauchte, als eine Gruppe darbot.

So handeln die Grosshändler mit Rohprodukten meist mit mehreren, ihrem Charakter nach oft sehr verschiedenen Gruppen. Von gebrauchsfertigen Waren ist es die später zur Selbständigkeit gelangende Gruppe Galanterie- und Modeware, die z. T. der Spielware, z. T. der Manufakturware angegliedert ist. Das erklärt sich wohl daraus, dass Galanteriewaren noch hauptsächlich zum Arbeitsgebiet des Handwerks gehörte, Modewaren aber viel in den Hauswirtschaften selbst hergestellt wurden. Oftmals verbun-

den ist schon Seidenware mit der gewöhnlichen Manufakturware, was man als eine Folge des Aufkommens der deutschen Industrie in diesen Artikeln ansehen wird, die einen Teil der Kapitalien, die früher zu diesen als Importgeschäft betriebenen Geschäftszweigen gehörten, überflüssig machte und zur Verwertung durch Ausdehnung auf benachbarte Gebiete drängte. Aehnlich liegen die Verhältnisse bei Tabak und Kolonialware. Hier hat der Charakter Frankfurts als Hafen im Binnenlande für den Detail- und Engroshandel in kleinen Verhältnissen die Bezüge aus den Seestädten überflüssig gemacht und die Frankfurter Engroslager geschaffen.

1837/38 giebt es in Frankfurt 957 Firmen, die man nach den Waren, die sie führen, auf 43 Branchen (bisweilen unter Zusammenfassung zweier oder mehr ihrem Wesen nach [Rohstoff oder Gebrauchszweck] zusammengehörigen Gruppen zu einer Branche) verteilen kann. Ueber diese Branchen hinaus greifen aber bereits eine ganze Anzahl von Geschäften, sodass wir in der nun folgenden Aufzählung ausser den sich allein mit der betr. Branche befassenden Geschäften in Klammer noch die Anzahl der in der Hauptsache zu andern Branchen gehörigen Betriebe angeben können, die auf die im bestimmten Fall gezählte Branche hinübergreifen.

Der Einfachheit halber mögen die Zahlen der für Frankfurt bedeutendsten Branchen hier gleich für die Jahre 1837/38, 1844, 1853, 1856, 1859, 1863 und 1868/69 folgen. Es giebt:

	1837/38	1844	1853	1856	1859	1863	1868/69
Banquiers	118 (11)	120 (5)	109 (7)	128 (7)	138 (7)	150 (8)	192 (8)
Buch-, Musikalien-, auch Kunsthandlungen incl. der Druckereien (diese in Klammer m »f« noch einmal besond. gezählt)	35 (1) (2f)	39 (1) 3f	50 (1) (4f)	52 (4) (5f)	47 (3) 3f	53 (2) (10f)	71 (6) (18
Kommission u. Spedition (incl. d. »Agenten«, vgl. unten)	55	55	89	116	106	150	148
Rohes Metall		3				7 (1)	10
Metallwaren	11 (1)	10 (3)	40 (8)	47 (10)	54 (9)		
(inkl. Eisenwaren)						52 (9)	75
Eisenwaren	19 (5)	18 (3)					
Garn Kordel Spitze Tapisserie	(37 (5)	46 (6)	51 (14)	79 (25)	81 (26)		
Merceriewaren						72 (19)	84 (22)
Kurzwaren	26 (9)	29 (9)	68 (7)	72 (19)	78 (15)	80 (24)	74 (21)
Papier	17 (1)	15 (1)	29 (2)	31 (5)	34 (4)	39 (3)	49 (2)
Manufaktur-, Mode- etc. Waren	257 (8)	257 (8)	266 (9)	264 (17)	257 (23)	249 (29)	236 (18)
Seidewaren	17 (6)	25 (2)					

Die Zahl der Firmen für die gleichen Jahre ist 1837/38: 957, 1844: 1031, 1853: 1131, 1856: 1256, 1859: 1307, 1863: 1474, 1868/69: 1829. In den Hauptbranchen sind thätig 1837/38: 592, also 61,8%, 1844: 617 (= 59,8%), 1853: 702 (= 62%), 1856: 789 (= 62,8%), 1859: 795 (=60,7%), 1863: 852 (= 57,8%), 1868/69: 939 (= 51,3%). Dies prozentuale Zurückgehen der bedeutendsten Branchen erklärt sich wohl daraus, dass allmählich immer mehr Gebrauchsgüter Handelsgut werden, solche neue Handelsgüter aber zunächst von Spezialgeschäften vertrieben werden. Es ist dies eine stets wiederkehrende Erscheinung. Zunächst braucht ein neues Handelsgut (wenn es nicht ganz geringwertige Waren sind, die von bestehenden Geschäften ohne besonders grosses Risiko mitgeführt werden und, falls sie nicht einschlagen, von ihnen wieder fallen gelassen werden), zu seinem Vertriebe einen Wagemut, der grösser ist, als beim Vertriebe längst eingeführter Artikel; dann ist aber auch verhältnismässig grösseres Kapital und eine noch nicht allgemein gewordene, besondere Branchenkenntnis nötig. Hat sich ein neues Handelsgut eingeführt, so wird es meist innerhalb weniger Jahre von Geschäften, die eine ausgedehntere Branche pflegen, übernommen, oder die ehemaligen Spezialgeschäfte nehmen verwandte Artikel zu.

Die gewaltige Zunahme der Firmen zwischen 1863 und 1868/69 erklärt sich daraus, dass eine grosse Anzahl früherer Krämer vor allem aber auch Handwerker durch Eintragungen ihrer Firmen Kaufmannsqualität erlangt haben. Daneben sind auch eine Anzahl Spezialgeschäfte mit neuem Handelsgut eröffnet (z. B. landwirtschaftliche Maschinen, Lithographensteine, Nähmaschinen, Eisschränke, Kunstwolle, Damenmäntel, fertige Kleider und Wäsche, Schuhwaren). 1863 erscheinen als neues Handelsgut Klaviere, Filz, Fettwaren, Kautschuk, Elfenbeinwaren. Es ist hier unter »neuem Handelsgut« natürlich nur solches zu verstehen, das von Frankfurter Handelsleuten erstmalig in ihr Arbeitsgebiet aufgenommen ist. Auswärtige Firmen mit solchen Artikeln und Frankfurter Krämer und Handwerker, die derartige Ware detaillierten, kann und wird es deshalb schon vorher gegeben haben. Bei Artikeln, die dadurch der handwerksmässigen Unternehmung abgenommen wurden, dass ihre Herstellung verlagsmässig organisiertwurde, war die Entwicklung oft so, dass zunächst von einem Nichthandelsmann, also einem Krämer oder einem bei den zunft-

mässigen oder freien Gewerben gezählten Handwerker, die Produktion auf kapitalistischer Grundlage in die Hand genommen und viele Jahre hindurch betrieben wurde, ohne dass der Produzent sich in den Handelsstand aufnehmen liess. (Bisweilen hindern ihn daran Gründe der Gewerbeverfassung.) Er setzt aber bereits seine Waren unter Vermittlung von Handelsleuten mit geeigneten Branchen ab, ohne dass man in den Adressbüchern von dem Aufkommen eines neuen Handelsgutes etwas erfährt. Genannt wird solches neues Handelsgut erst, wenn sich Spezialgeschäfte damit aufthun. Diese Entwicklung beobachten wir in Frankfurt bei Schirmen, Matratzen, fertigen Betten, Portefeuilles.

Bei der Betrachtung der Zahlen der hauptsächlich in Frankfurt vertretenen Branchen fällt zunächst das starke Anwachsen der Branche »Kommission und Spedition, inkl. Agenten« auf. Der Ausdruck »Agent« ist nicht alt; erst seit dem Ende der 50. Jahre wird er in Frankfurt gebräuchlich. Das Aufkommen des Agentenwesens ist für die Entwicklung des Zwischenhandels von höchster Bedeutung. Der Kommissionär bis etwa zur Mitte des Jahrhunderts war nur in den seltensten Fällen jener kleine Handelsmann, den wir uns für gewöhnlich unter dem Wort vorstellen. Kommissionen übernimmt jeder Frankfurter Bankier und — für uns wichtig — jeder Grossohändler. Der Charakter des Grossogeschäfts streift sogar meist an das Kommissionsgeschäft. Insbesonders zwang ja das Frankfurter Gewerberecht durch sein Verbot des Handelsbetriebes von Nichtbürgern in Verbindung mit der Kostspieligkeit des Besuchenlassens durch Reisende zu jener Zeit auswärtige Fabrikanten zur Inanspruchnahme eines Kommissionärs, der bei Bedarf sogar ein Lager der fremden Fabrik, das in deren Eigentum bis zum Weiterverkauf blieb, in Frankfurt halten konnte. Auch ist der Spediteur der eisenbahnlosen Zeit nicht nur im juristischen, sondern auch im kaufmännisch-technischen Sinne stets ein Kommissionär. Sobald die Spedition ihre Bedeutung verliert, wird auch das Kommissionsgeschäft aus einer Branche des »Kaufherrn« zu einem Erwerbszweige des »kleinen« Kaufmannes. Wie unten gezeigt wird, vernichtet die Eisenbahn die Grosszügigkeit des Speditionsgeschäfts: sie nimmt auch alle Voraussetzungen weg, die den fremden Fabrikanten bewogen sich an einen reichen Handelsherrn als Kommissionär zu wenden. Der Engroskunde mit grösserem Bedarf konnte seine Bestellungen jetzt ab Fabrik effektuiert bekommen,

ohne dass die Spesen für die Fabrik höher wurden als vorher, wo sie ab Kommissionslager Frankfurt besorgt wurden. Zudem konnte man grössere Käufer durch die Eisenbahn von Reisenden besuchen lassen; nur für die Pflege des Geschäfts mit dem kleineren Grossisten und dem grösseren Detaillisten war ein Kommissionär noch praktischer, aber das war keine Beschäftigung für den reichen Handelsherrn, hierzu brauchte man den »Agenten«. Unter den 148 Kaufleuten, die wir unter der Rubrik »Kommission, Spedition, Agentur« für 1868 zusammenfassen, halten wir etwa 25 für Spediteure, etwa 80 für Warenagenten und etwa 40 für Versicherungs- und Immobilienagenten. (Geschätzt nach den Branchenzusammenstellungen im Adressbuch, die jeden einzelnen Agenten so oft nennen, als er Geschäftszweige hat).

Vier der Branchen, die besonders grosse Zahlen aufweisen, zeigen eine Zunahme der Firmen, die mit der Zunahme der Bevölkerung Frankfurts in gar keinem Verhältnis steht. Es sind dies die Branchen Metallwaren, Merceriewaren, Kurzwaren, Papierwaren. Für alle 4 Branchen gilt zunächst das Folgende. Das territoriale Gebiet ihres Geschäftsbereichs verengt sich, ihr Absatz wächst jedoch durch den grösseren Konsum des örtlich beschränkteren Absatzgebiets und den intensiveren Verkehr mit ihm. Trotzdem kann man von einer starken Zunahme der Engrosgeschäfte in diesen 4 Branchen nicht reden. Bei der Merceriebranche nennen sich 1837/38 4 Firmen Grossisten, 1 »Fabrik«, 1844 8 Grossisten, 1 Fabrik, 1853 5 Grossisten, 2 Fabriken, 2 »Engros- und Detailgeschäfte«, 1856 4 Grossisten, 2 Fabriken, 2 Engros- und Detailgeschäfte, 1859 5 Grossisten, 7 Fabriken, 1 Engros- und Detailgeschäft, 1863: 2 Fabriken, 6 Grossisten, 1 Engros- und Detailgeschäft, 1867/68 3 Fabriken, 4 Grossisten, 3 Engros- und Detailgeschäfte. Aehnlich liegen die Verhältnisse in der Metallwarenbranche, wo nur die »Fabriken« eine Zunahme zeigen. Die starke Zunahme zwischen 1863 und 1867/68 bei den Fabriken (von 12 auf 22) erklärt sich wohl daraus, dass eine Anzahl Schlossermeister Kaufleute geworden sind und ihre Werkstätten nun Fabriken nennen. Ebenso geschieht bei der Kurzwaren- und Papierbranche die Zunahme der Engrosgeschäfte in wesentlich langsamerem Tempo als die Zunahme der Geschäfte der Branche überhaupt; gegen Ende der Epoche wachsen dagegen die Zahlen für Fabriken. — Diese Zahlen lehren zunächst, dass das einzelne Engrosgeschäft in diesen 4 Branchen im Laufe unserer Epoche an Be-

deutung gewinnt, dass sein Geschäftsumfang grösser wird. Es sind diese 4 Branchen solche, bei denen es zu jener Zeit Aufgabe des Kaufmanns war bestehende handwerksmässige Betriebe (in der Stadt und wohl auch in der Umgebung der Stadt, besonders für Eisenwaren im Taunus) durch das Verlagssystem kapitalistisch zu organisieren, für das Handwerk Halbfabrikate und Teilprodukte, die aus kapitalistischen Unternehmungen stammten, feilzubieten und neue Gebrauchsgüter, die zunächst meist in der Hausindustrie hergestellt wurden, einzuführen. Daneben beginnt in diesen Branchen zu jener Zeit das Bestreben der Kaufleute, Güter, deren Her- und Fertigstellung bisher den Hauswirtschaften oblag, gewerbsmässig herstellen zu lassen.

Dass viele Zweige des Handwerks zur Hausindustrie herabsanken, andere nur durch die Halbfabrikate gehalten wurden, geht aus den Schriften, die dem Kampf des Handwerks gegen den Kapitalismus in jener Zeit ihre Entstehung verdanken, hervor. Das Aufkommen neuer Gebrauchsgüter und die Herstellung bisher der Hauswirtschaft vorbehaltener Gebrauchsgüter auf kapitalistischem Wege ergiebt sich aus den Reklamen und den Brancheangaben der Kaufleute. Die Zunahme der Artikelzahl in der einzelnen Branche und das Hinübergreifen in die Produktion erklärt wohl durch die damit nötig gewordene Kapitalkraft der Grossisten deren verhältnismässig langsame Vermehrung, ebenso wie sie in Verbindung mit den eigentümlichen Absatzverhältnissen im Detailgeschäft Frankfurts die starke Zunahme der Detaillisten erklärt. Je mehr Gebrauchsgüter er feilbietet — d. h. mit anderen Worten auch »je mehr Gebrauchsgüter dem Produktionsbereich des Handwerks entzogen sind« —, um so mehr Aussicht auf Absatz hat der Detaillist. Sind kapitalkräftige Grossisten am Ort, und wird andererseits dem Detaillisten, dadurch dass die Produktion noch meist hausindustriell ist, es in einzelnen Fällen auch bei kleinem Kapital ermöglicht sich direkt an den Erzeuger der Waren zu wenden, so ergiebt sich auch für Detailgeschäfte mit mässigen Kapitalkräften eine grosse Leistungsfähigkeit, d. h. grosse Auswahl, Möglichkeit besondere Wünsche der Konsumenten zu befriedigen, verhältnismässige Wohlfeilheit. Frankfurt ist aber in dieser Periode eine Fremden- und Luxusstadt par excellence mit einem überaus konsumkräftigen Käuferpublikum.

Ein ganz anderes Bild gewähren die Zahlen der Manufakturbranche, sie zeigen eine starke absolute Abnahme der Geschäfte.

Trotzdem wissen wir, dass der Handel mit Manufakturwaren zu Frankfurt bis zum Schluss unserer Epoche (und noch weiter hinaus) für die Versorgung fast ganz Süd- und Westdeutschlands von grosser Bedeutung war. Die Zahl der Grossisten (inkl. der Seidenfirmen) ist 1837/38 und 1844 20, 1853 15, 1859 11, 1863 16, 1868/69 23. Die Engros- und Detailgeschäfte zählen 1837/38 23, 1844 22, 1853 17, 1856 23, 1859 20, 1863 18, 1868/69 16 Firmen. Die Zahlen sind nach den Angaben, die die Firmen in den Adressbüchern selbst machen. Da die meisten Firmen keine weitere Angabe über ihren Charakter als Engros- oder Detailgeschäfte machen, ist die Anzahl der Engrosgeschäfte sicher zu klein (wenn auch nicht allzusehr) angegeben. Immerhin erhalten wir ein Bild von der relativen Ab- und Zunahme der Engrosgeschäfte. Die Abnahme zwischen 1844 und 1853 erklärt sich aus dem Rückgang des Imports. Frankfurt war der Hauptmarkt der fremdländischen Manufakturware; es hörte durch das Verdrängen der englischen Baumwollwaren, der schweizer und französischen Seidenwaren vom deutschen Markt der Engroshandel damit ganz von selbst auf. Eine ganze Reihe alter, z. T. fast hundertjähriger und weitberühmter Firmen liquidieren zu jener Zeit. Die deutsche Ware aber, die die fremde verdrängte, bedurfte zunächst des Grossisten — genau gesagt des Engrossortimenters — nicht. Die deutsche Produktion in Manufakturwaren stand in jenem Stadium, wo die einzelne Fabrik, ohne befürchten zu müssen, dass sie durch die Zersplitterung ihrer Kräfte leistungsunfähig würde, eine ganze Reihe von Artikeln ihrer Branche anfertigte oder wo die einzelnen Betriebe eines Industriereviers noch so klein waren, dass ein Kaufmann dieses Reviers die sämtlichen Artikel als Kommissionär vertreiben konnte (also eine Art Verlagssystem, allerdings ohne die drückende Abhängigkeit der verlegten Betriebe vom Verleger). Dazu bot das neue Eisenbahnnetz sowohl den Fabriken mit ihrer grossen Artikelreihe als auch den Kommissionären die Gelegenheit die Detaillisten direkt zu versorgen, also einen Grossisten ganz zu vermeiden. Sowie sich die Fabriken unter dem Zwange der Konkurrenz zu spezialisieren beginnen, wird es ihnen unmöglich, die direkte Verbindung mit den Detaillisten damaliger Zeit aufrecht zu erhalten, und sie müssen sich das Einschieben eines Engrossortimenters gefallen lassen.

Die absolute Abnahme der Manufakturwarengeschäfte in Frankfurt, die durch das Zurückgehen der Detailgeschäfte ver-

ursacht ist, findet ihren Grund 1. in der Ausdehnung des Geschäftsbetriebes der einzelnen Firmen (wachsende Betriebsgrösse), 2. dass die Manufakturwarenbranche die erste war, bei der unter dem Gesichtspunkt des verwandten Gebrauchswertes Waren, die früher verschiedenen Branchen angehörten, in einem Betriebe gehandelt wurden, sobald die Einrichtung von Engrossortimentsgeschäften, Agenturgeschäften und der bequeme Transport Kapitalien, die vormals zum Handel mit einem kleinen Artikelkreis nötig waren, anderweitig disponibel gemacht hatten. Diese Ausdehnung der kapitalkräftigen Detailgeschäfte gab aber in jener Zeit diesen ein derartiges Uebergewicht über die spezialisierten Detailgeschäfte der vorangegangenen Epoche, dass in Verbindung mit dem Umstand, dass der Geldwert der Manufakturwaren hoch, der Bezug aber stets nur in beträchtlichen Mengen möglich ist (weil auch der Absatz an die Konsumenten in der Regel nicht in so kleinen Mengen erfolgt, wie sie etwa bei der Kleineisenbranche und der Kurzwarenbranche üblich sind), eine Neugründung eines lebensfähigen Detailgeschäftes zu jener Zeit nur mit grösserem Kapital möglich war. Nachdem wir so die ungefähre Anzahl der Frankfurter Handelsfirmen und ihre Verteilung auf die einzelnen Branchen kennen gelernt haben, wollen wir die 5 Arten des Handels, nämlich den Mess-, Engros-, Import-, Spedition- und Detailhandel, in ihrer Entwicklung während unserer Epoche betrachten.

13. Um die Entwicklung, oder besser den Zurückgang, der Frankfurter Messen ganz würdigen zu können, ist es ratsam, sich die Bedeutung und den Charakter der Messen unmittelbar nach dem Zollvereinsanschluss vor Augen zu führen. In dem dem Senat erstatteten Bericht werden die Messen für 1836 wie folgt geschildert. (Im Auszuge.) »Die lokale Handelsthätigkeit, die Frankfurt vor dem Anschluss an den Zollverein zum guten Teil an die benachbarten Handelsstädte verloren hatte, hat es durch sofortige Wiederanknüpfen der alten Verbindungen wieder erhalten. Frankfurt ist kein Welthandelsplatz, wo Waren für weiten Export aufgestapelt werden (wie in Leipzig), ausgenommen den Verkehr in Schafwolle und rohen Häuten und Fellen zur Lederbereitung; sondern, nach den Messen von 1836 zu beurteilen, mehr ein grosser r e i c h e r Markt zur Befriedigung der Bedürfnisse des südlichen Deutschlands —, eine grosse Warenschau, auf der die Produkte der Industrie Frankreichs, Englands und der Schweiz,

jedoch der Menge nach in weit überwiegendem Masse die des gewerblichen Fleisses deutscher Fabrikanten, hauptsächlich solcher, die den Staaten des heutigen Zollverbandes angehören, ausgestellt waren, um die anwesenden Käufer aus den preussischen Rheinprovinzen, Bayern, Württemberg, Baden, beiden Hessen und den andern kleinen Nachbarstaaten zu befriedigen. Denn wenn auch dem Vernehmen nach mitunter ansehnliche Geschäfte in vereinsländischen Fabrikaten gewisser Gattungen, insbesonders preussischen und sächsischen Manufakturwaren, mit amerikanischen Einkäufern gemacht wurden, auch einiges nach Holland Absatz gefunden, und nicht minder nach der Schweiz, dem fast einzigen Staate ausserhalb des Zollvereinsgebietes, mit dem Frankfurt in englischen Fabrik- und Manufakturartikeln in engerem Geschäftsverkehr steht, manches verführt wurde, so steht doch dies alles nicht im Verhältnis zur Wareneinfuhr, die für beide Messen stattgehabt; die Gegeneinanderhaltung beider Resultate weist nach, welcher beträchtliche Markt Frankfurt wiederum für den Süden Deutschlands geworden ist.

Obschon dieses freie, in den letzten Jahren vermisste ungebundene Verkehren nach Aussen (d. h. hier: den Zollvereinsstaaten) es ist, das als wohlthätige Folge der wiedergekehrten Handelsfreiheit zu erkennen ist, und Frankfurt wieder das Lebendige einer Messstadt verliehen hat, so kann doch nicht in Abrede gestellt werden, dass an dieser im Allgemeinen gewiss höchst erfreulichen Umgestaltung der Dinge manches bisherige Grossgeschäft des Platzes nur sehr wenigen Anteil hatte, ja einige in dem Masse, in dem der Verkehr überhaupt gestiegen ist, in sichtbarem Abnehmen begriffen sind. Es sind dies die Grosshandlungen in englischen Baumwoll- und Wollmanufakturwaren, und die Ursachen liegen in der durch den Zolltarif begünstigten Konkurrenz der vereinsländischen Fabriken, wodurch viele der vormals kurrentesten Artikel, hauptsächlich in ordinären Waren, für den vereinsländischen Absatz vom Markte ganz verdrängt wurden und von Frankfurt aus nur noch nach der Schweiz verkauft werden konnten. Wenn auch dermalen noch bei einzelnen Artikeln die deutsche Industrie nachsteht und insbesondere die Preiswürdigkeit der englischen den Zollaufschlag verträgt, so ist es nicht zu läugnen, dass zur Zeit eine Menge von sehr begehrten Artikeln ganz aus dem Import-Verkehr schwinden und, dass abgesehen davon, dass das Streben der deutschen Fabrikanten nach Vervollkommnung ihrer Fabrikate nach und nach

ein weiteres Verdrängen zur Folge haben wird, ja selbst schon jetzt den Absatz der z. Z. noch verkäuflichen Import-Artikel sehr schwächt, die Beschränkung auf wenige Artikel es erschwert ein ausgebreitetes Grossogeschäft zu unterhalten.« (Denn es gehört zur Rentabilität des Grossogeschäfts, dass es erstens wirtschaftlich notwendig ist, grosse Lager von Waren verschiedener typischer Qualitäten und Arten an Handelszentren aufzustapeln und sie 2. in Quantitäten, die einen Warenzug, mindestens aber eine volle Wagenladung ausmachen an die Marktplätze 2. Ranges zu versenden.)

1836 sind von englischen Waren noch verkäuflich: Velvets, Velveteens; feine weisse Baumwollwaren; von Wollwaren: Serge, Merinos, Damaste, feine Bieber, (unverkäuflich dagegen bereits: ordinäre Biber, schmale Merinos, Tuche, Flanelle); Absatz finden ausserdem leinene Drells, Strick- und Stickgarne aus Wolle und Baumwolle, und verschiedene wollseidene Stoffe.

a. In den Berichten über die Messen der einzelnen Jahre werden nun auch zahlenmässige Angaben über den Messhandel gemacht, aber leider sind diese Zahlen von beschränktem Wert: Entweder wird der Wareneingang sowohl der Messfremden (»Fieranten«) wie der Frankfurter Firmen für eine »Messperiode«, d. h. für einen Zeitraum von etwa 4 Wochen angegeben, oder es wird nur die von den Fieranten eingebrachte Ware gezählt, die die Messabgabe bezahlt. Es ist klar, dass beide Zahlenreihen nicht den gesamten Messverkehr Frankfurts angeben: die einheimischen Händler bleiben bei der Zählung der 2. Art ganz unberücksichtigt und bei der Zählung der 1. Art wird die Hauptmasse ihres Wareneingangs auch nicht mitgezählt, da sie ganz sicher ihre für den Messabsatz bestimmten Waren nicht erst 8 Tage vor Beginn der Messe empfingen (während der der eigentliche Messverkehr bereits seinen Anfang nahm), sondern schon — vielleicht mit Ausnahme des Leders — viele Wochen vorher. Der eigentliche Messverkehr wird ja aber auch gar nicht erfasst durch den Wareneingang, sondern durch den Warenausgang, und über diesen existieren keine brauchbaren Zahlen. Nur dadurch, dass man annehmen kann, dass der Verlauf der einen Messe von Einfluss ist auf die Zufuhren zur nächsten, kann man aus dem Steigen oder Fallen dieser Zufuhren Rückschlüsse auf den Absatz der jeweils vorhergehenden Messen machen.

Ausserdem lehren uns die Zahlen in welchem Verhältnis die

verschiedenen Arten der Messware ihrer Menge nach stehen, und ganz allgemein wird man aus einem Abnehmen der Menge der in den »Messperioden« eingeführten Waren, insbesondere der von Fieranten eingeführten, auf einen Rückgang der Bedeutung der Messen schliessen können, zumal wenn der Handel im Allgemeinen eine Steigerung aufweist.

Trotzdem sämtliche Zahlen, die uns berichtet werden, keinerlei Anspruch auf wissenschaftliche statistische Genauigkeit machen können, wir auch keinerlei Anhalt darüber überliefert bekommen haben, auf welchem Wege man seinerzeit zu den Resultaten gelangt ist, ja obendrein die von verschiedenen Behörden etc. zusammengestellten Zahlenreihen unter einander nicht in Einklang zu bringen sind und sich oft Differenzen von 10 Proz. und mehr der Gesamtsumme ergeben, müssen wir doch diese Zahlenreihen hier anführen, weil jede einzelne für sich ein ungefähres Bild zu geben im stande ist und schliesslich alle eine gemeinsame Tendenz zeigen.

So giebt der Handelskammerbericht von 1868 folgende Zusammenstellung über die Warenmenge die seit 1836 jedesmal zu beiden Messen zusammen zugeführt worden ist und wirklich Messgut war, d. h. Messabgabe bezahlte:

Zentner	Zentner	Zentner
1836: 103 724	1847: 87 975	1858: 63 835
1837: 105 676	1848: 65 234	1859: 62 146
1838: 99 179	1849: 75 622	1860: 64 515
1839: 98 762	1850: 68 810	1861: 61 783
1840: 101 634	1851: 74 662	1862: 65 783
1841: 98 448	1852: 72 599	1863: 65 287
1842: 102 082	1853: 64 923	1864: 67 897
1843: 99 163	1854: 69 267	1865: 63 430
1844: 95 670	1855: 63 976	1866: 53 302
1845: 91 129	1856: 56 510	1867: 51 065
1846: 99 887	1857: 58 936	1868: 43 747

Diese Zahlen haben für uns nur ein Interesse: sie zeigen den allmählichen Rückgang der Warenmenge, die Messabgabe bezahlt. Die Zahlen an sich sind gänzlich unzuverlässig. Für die ersten Jahre sind sie reichlich ein Drittel zu hoch. Ohne zu wissen, wie der Gewährsmann dieser Zahlen zu seinen Resultaten gekommen ist, nehmen wir an, dass er die Summe der eingekommenen Messabgaben (die wahrscheinlich überliefert worden ist), zu Kreuzern umgerechnet und durch 8 dividiert hat, ein Verfahren, das bei der relativ grossen Menge ausländischer Güter in den ersten Jahren, die erhöhte Messabgabe bezahlen, leicht zu jenen über-

triebenen Zahlen führen kann. Ausdrücklich wird uns bezeugt, dass von 143000 Ztr. Gesamtwareneingang zur Herbstmesse 1838 nur 29460 Ztr. zur Messabgabe herangezogen werden (Berichte über den Handel der Stadt seitens der Oberzollbehörde an den Senat, überreicht 1839).

Während der Ostermesse 1839 war die Menge der von den Fieranten eingebrachten vereinsländischen Ware 29239 7/8 Ztr.; hierzu kämen allerdings noch einige 1000 Ztr. fremdländischer Ware der Fieranten: immerhin ergiebt sich daraus, dass die gesamte Menge der zu 2 Messen in dieser Zeit zugeführten messabgabepflichtigen Ware etwas über 60000 Ztr. betrug, nicht aber wie obige Aufstellung angiebt nahe an 100000 Ztr. Für die Jahre 1836—1850 haben wir in jenen Berichten der Oberzollbehörde eine Zusammenstellung des Eingangs von vereinsländischen Fabrik- und Manufakturwaren (darunter werden verstanden: Baumwollwaren, Leinenwaren, Halbseidenwaren, Seidenwaren, Wollenwaren, Eisenwaren, Glaswaren, Porzellan und Steingut, kurze Waren, L e d e r, Lederwaren, gefertigte Rauchwaren, »Sonstiges«). Für die Jahre 1841—1853 besitzen wir Aufzeichnungen der Menge der von den Fieranten hereingeführten Waren, getrennt nach »vereinsländischer Ware«, »sofort zum Eingang versteuerter Ware« und »auf Messkonto« genommener (d. h. vorläufig nicht versteuerter, event. beim Absatz während der Messe zu versteuernder Ware.)

Die Nebeneinanderstellung dieser Zahlen ist sehr interessant. Stellt man noch die Zahlenangaben daneben, die den Gesamteingang von Waren zur Messzeit bezeichnen, so wird ersichtlich ein wie geringer Bruchteil des Gesamthandels Frankfurts d e r M e n g e n a c h selbst zu Messzeiten der Handel mit Messwaren in der in Frankfurt üblichen Bedeutung des Wortes (vgl. oben die Aufzählung bei Fabrik- und Manufakturwaren) war. Berücksichtigen muss man allerdings, dass erstens Rohwolle in den ersten Jahren sehr lebhaft zur Messe gehandelt wurde, in nicht ganz so grossen Mengen als sie umgesetzt wurde auch nach Frankfurt de facto zum Verkauf gebracht wurde und vielleicht auf die Höhe der Zahlen des Wareneingangs zur Messzeit grossen Einfluss hatte. Vor allem muss man aber zweitens im Auge behalten, dass der gesamte Speditionshandel während der 2 Messmonate gleichfalls in jenen Zahlenreihen in die Erscheinung tritt, und dass von der Gesamtjahressumme der im Platzhandel (im Gegensatz zum Speditionshandel) aus Frankfurt

ausgehenden Güter der Verkehr zur Messzeit in Messhandelsartikeln auch ohne Rohwolle doch einen bedeutenden Teil ($^1/_8$—$^1/_4$) ausmacht.

Fraglos ist, dass dem Werte nach der Handel in »Fabrik- und Manufakturwaren« zur Messzeit eine ganz überwiegende Bedeutung hat, und dass trotz des grossen Wein- und Kolonialwarenhandels Frankfurts etwa bis in den Anfang der fünfziger Jahre der Verlauf der Messen entscheidend war, ob ein Jahr zu wirtschaftlich günstigen oder ungünstigen für die Stadt gehörte. Der Handel mit gebrauchsfertigen Waren ist bis in diese Zeit, soweit er Grosso- oder Engroshandel (im heutigen Sinne des Wortes) ist, Messhandel.

Da Rohleder nicht zur gebrauchsfertigen Ware in unserem Sinne des Wortes gehört, die Ledermesse für Frankfurt von grosser Bedeutung ist, und demgemäss die Zufuhren an Leder sehr beträchtliche Bruchteile der Gesamtzufuhr von Messhandelsartikeln ausmachen, sind in der folgenden Zusammenstellung auf S. 124 die Ledermenge besonders aufgeführt.

Durch das Fehlen der meisten derartigen Angaben für die späteren Jahre kann der Versuch zahlenmässig ein Bild der Entwicklung der Messen zu geben nicht gemacht werden.

b. Ganz ausgeschlossen ist es den Handel mit auswärtigen Waren nach der Einfuhr fremdländischer Provenienzen zu den Messen beurteilen zu wollen. Der Importhandel liegt zum weitaus grössten Teil in den Händen der Frankfurter Häuser, nicht der Messfieranten, und war eben deshalb als erster Zweig des Handels mit Fabrikaten von der Messe unabhängig geworden. Zu jeder Zeit konnte man importierte Waren in Frankfurt kaufen und ausser den Messen mit mehr Ruhe und Bequemlichkeit als in den Messen: vor allem wurden die Bezüge der Frankfurter Importeure in den amtlichen Aufnahmen des »Messverkehrs« nie mitgetroffen. Die ausländischen Fieranten bringen aus Oesterreich Wolle und rohe Häute, daneben Eisen- und Stahlwaren aus Steiermark und Glaswaren aus Böhmen, aus der Schweiz, Italien und Frankreich Seidenstoffe und die den Ländern eigentümlichen Produkte der Kurzwarenbranche; 1836 und 37 sind noch vereinzelte englische Importeure vorhanden. Die Entwicklung des Messen-Importhandels ist die, dass sich zunächst die Zahl der Fieranten schnell vermindert (von 110: 1837 Ostern auf 58: 1842 Ostern), dann sich wieder hebt und zwischen 1849 und 1853 wieder die Zahl 110 er-

Jahr	Der gesamte Warenausgang im Platzhandel im Jahr betrug	Der Gesamteingang von Waren zu beiden Messen incl. des Speditionsgutes u. des Grossoverkehrs betrug	Messabgabe bezahlten (Aufstellung der Handelskammer)	Zu beiden Messen gingen vereinsländ. Fabrik- u. Manufakturwaren ein	Vereinsländ. Leder ging zu beiden Messen ein	Also Fabrik- und Manufakturwaren ohne Leder zu beiden Messen	Fieranten brachten zu beiden Messen insgesamt ein	Davon inländ. oder im freien Verkehr befindliche Waren	Ausländ., sofort versteuerte Waren der Fieranten	Auf Messkonto genommene ausländische Waren der Fieranten
	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.	Ztr.
1836	—	337 673	103 724	76 861	28 585	48 276				
1837	211 155	281 949	105 676	88 592	32 326	56 266				
1838	232 646	305 845	99 179	103 471	31 624	71 847				
1839	239 445	301 609	98 762	105 834	34 159	71 675				
1840	248 920	291 782	101 634	98 554	31 572	66 982				
1841	306 912	343 682	98 448	101 532	31 811	69 721	66 253 1/4	63 255 2/3	1117 7/8	1879 7/10
1842	317 716	313 533	102 082	106 442	36 605	69 837	69 896 7/8	67 583 7/8	886 1/2	1426 1/12
1843	304 147	307 946	99 163	117 537	38 917	78 620	69 710 7/12	67 796 7/8	771 3/8	1142 5/6
1844	285 063	317 172	95 670	117 252	37 862	79 390	72 167 3/8	70 350 1/4	692	1125 1/8
1845	404 413	272 024	91 129	114 485	34 360	80 125	68 559 3/8	66 600 1/2	775	1225 13/20
1846	380 451 1/4	297 409	99 887	126 519	45 552	80 967	79 091 1/8	76 589 3/8	1089	1412 3/4
1847	443 239 1/2	305 905	87 975	114 444	39 855	74 589	71 320 1/2	68 569 1/2	978	1173
1848	309 692 5/8	187 424	65 234	89 403	35 783	53 620	56 044 7/8	54 869 3/4	320	855 1/8
1849	385 093 1/2	243 048	75 622	96 045	40 620	55 425	61 869	60 777 1/2	300	791 1/2
1850	330 382 1/4	238 460	68 810	94 210	36 566	57 644	52 015 7/8	50 731 3/8	486	798 1/8
1851				96 423	39 999	56 424	59 859	58 362	551	946
1852				91 233	41 171	50 062	60 907 1/4	59 635	471 1/2	800 3/4
1853				84 138	34 008	50 130	58 259 7/8	57 969 3/8	226	885
1854				79 023	39 638	39 385				
1855										
1856										
1857										

reicht. Jedoch hat sich die Art ihrer Ware gänzlich verändert: Früher waren es Produkte geringer Qualität, jetzt sind es — mit Ausnahme der Wolle aus Oesterreich; auch die ist in weit geringeren Mengen zugeführt als früher — Luxusartikel Wiener, Pariser, Lyoner und schweizerischer Herkunft. Der Importhandel im Ganzen wird unten im Zusammenhange dargestellt. Für den zur Messe von auswärtigen Fieranten betriebenen muss genügen, dass zunächst (ziemlich parallel mit der Gesamtbeteiligung der Fieranten am Frankfurter Handel) bis etwa 1846 die Einfuhr der von Fieranten herangebrachten, in Frankfurt versteuerten ausländischen Ware ein wenig wächst, um dann in Schwankungen dauernd zu sinken. Ganz ähnlich ist die Kurve der der Zahl nach etwas bedeutenderen Einfuhr von ausländischen Waren seitens der Fieranten auf Messkonto. Mehr wie 4—5 Proz. der von den Fieranten überhaupt eingebrachten Ware, hat die ausländische nie betragen.

c. Für inländische Manufaktur-, Kurz- und Quincailleriewaren hat, wie bereits oben erwähnt, die Messe bis nahe an 1860 eine grössere Bedeutung besessen, als man aus den Berichten zunächst erkennen kann. Es liegt im Charakter des Kaufmanns zukünftige Ereignisse, deren Unabwendbarkeit offensichtlich ist, schon frühzeitig in die Berechnung zu ziehen, und daraus ergiebt sich sehr leicht eine allzu starke Betonung ungünstiger Momente selbst zu einer Zeit, wo die Gesamtlage für den Augenblick noch gar kein besonders trübes Bild zeigt. Umgekehrt findet man den Kaufmann leicht geneigt, günstige Momente, die ihre volle Wirkung erst in der Zukunft haben, schon zur Zeit, wo ihr Eintritt gewiss ist, ihre Wirkung aber noch nicht verspürbar, in Rechnung zu setzen, sodass später, wenn erst die Wirkung da ist, die daraus erhoffte Belebung, weil schon vorweggenommen, ausbleibt. Gülich sagt im 4. Bande schon kurz nach 1836 die Entwicklung der Messen voraus, dass nämlich der Importhandel zurückgehen werde, der Handel mit heimischer Ware aber den Ausfall nicht decken werde, weil die Käufer sich ebensogut wie an die Messhändler, sich direkt an die Fabrikanten wenden könnten. Er übersieht, dass zunächst auch Fabrikanten die Messe besuchen werden. Eine Vorausnahme zukünftiger Ereignisse auf Grund der erkannten Entwicklungstendenz stellt dagegen in typischer Form folgender Bericht an den Senat über die Ostermesse 1839 wahrscheinlich aus der Feder eines Grosshändlers dar. Da er die

Entwicklung zwischen 1845 und 55 richtig angiebt, möge er folgen (nicht ganz wörtlich).

»An und für sich besitzen die Messen schon nicht mehr die Bedeutung wie früher.

Früher hatten die Detail- und Zwischenhändler die Gewohnheit, auf den Messen ihren Bedarf in Fabrikmanufakturwaren für eine ganze Jahreszeit zu kaufen.

Jetzt lässt jeder Grosshändler und Fabrikant alle Gegenden bereisen und die Artikel seiner Unternehmung seinen Abnehmern, die ihn ehedem nur zur Messe besuchten, Jahr aus Jahr ein anbieten. In den Staaten des heutigen Zollvereins wächst die Zahl der Fabriken und mit ihr die Konkurrenz beinah mit jedem Monat, und jeder kann bei der einmal genommenen Richtung des Absatzverkehrs nur im Wege des Reisenlassens für seine Artikel Abnehmer suchen, woraus der den Mess- und Zwischenhandel beeinträchtigende Brauch entsteht, dass jeder, der selbständig Waren zu verfertigen im Stande ist, den Namen Fabrikant in Anspruch nimmt, und sich mit dem Detailhändler in unmittelbaren Geschäftsverkehr zu setzen sucht. Die Reisenden, selbst die des fernen Auslandes, können durch die Vervollkommnung aller Mittel zum Reisefortkommen fast monatlich bei ihren Kunden Umfrage halten, ob sie etwas bedürfen, und die Konkurrenz dieser Reisenden drängt dem Detailhandel mehr Ware auf, als er abzusetzen vermag. Daher stammt in Frankfurt der Rückgang der Messen, da sie nur die Bedürfnisse solcher Staaten befriedigt, die aussermessentlich ebenso reichlich mit Ware versorgt werden. (In Leipzig dagegen sammeln sich Einkäufer aus dem fernen Osten, die nicht durch Reisende besucht werden können.)

Viele Einkäufer kommen jetzt noch zur Messe, nicht um des Einkaufs halber, sondern 1. aus Gewohnheit, 2. um des Renommees in ihrem Wohnort willen, 3. um zu sehen, ob die Industrie etwas Neues, ihnen durch Reisenden noch nicht Gezeigtes gebracht hat, 4. um die Preise zu erkunden.

Es bleibt noch die Messe der grosse Detailmarkt.«

Zur richtigen Würdigung dieses Berichtes muss man aber Folgendes in Betracht ziehen. Unter Detailhandel versteht sein Verfasser nicht allein »Klein«handel, sondern vor allen Dingen den Geschäftsbetrieb der in dieser Zeit zur Bedeutung gelangenden Engrossortimenter, die erst ihrerseits an die Kleinhändler, die mit dem Publikum verkehren, die Ware verkaufen. (Des öfteren kann

ja ein mittleres Engrossortimentsgeschäft gleichzeitig einen grösseren Kleinhandel betreiben.) Der Grosshändler in obigem Bericht ist nicht mehr ganz der »Grosso«händler im technischen Sinne des Wortes, sondern auf dem Wege zum grossen Engrossortimentsbetrieb. So verstanden giebt der Bericht nicht nur die Gründe für die Entwicklung der Messen, sondern auch ein anschauliches Bild von der Organisation des Handels in dieser Zeit. Die Frankfurter grösseren Firmen verlieren allmählich das Interesse an den Messen, da 1. die Produktion in den meisten Artikeln, für die die Messe von Bedeutung ist, denjenigen Stand der Entwicklung erreicht hat, dass der einzelne Fabrikant eine grosse Anzahl Qualitäten herstellt und deshalb auch mittlere und kleinere Detaillisten zweckmässig von ihm kaufen können, insbesonders wo es sich um relativ stark ins Geld gehende Waren wie Webwaren handelt. 2. Für diejenigen Waren aber, für die der letzte Punkt nicht eintrifft, kommt die Beschleunigung und Verbilligung des Verkehrs dazu, vor allem auch die Möglichkeit kleinere Mengen zu nur unbedeutend höheren Frachtpreisen befördern zu können, als früher mehrere Zentner. Ausserdem erweitern die Eisenbahnen den Kreis der Einkäufer und ermöglichen den ehemals grösseren Kunden der Frankfurter Grosshändler selbst die Messe zu besuchen und sich mit den Fabrikanten direkt in Verbindung zu setzen. Aber auch kleinere Fabrikanten erhalten nun die Möglichkeit, ohne sich eine zu starke finanzielle Belastung aufzulegen, zur Messe zu kommen, da dank der Eisenbahnen man 1. schnell hin kommt 2. die Geschäftsabwicklung zur Messe sich auf weniger Tage zusammendrängt — wenn eine Reise von einem Tage bereits für viel gilt, ist es leichter möglich den Messbesuch der Käufer zu konzentrieren, als früher, wo Reisen von 8—14 Tagen nichts Auffälliges hatten — und 3. man die Messe nur mit Muster — ohne Lager — zu besuchen brauchte, da die Effektuierung durch die Bahn ermöglicht war und es kein Käufer für vorteilhaft mehr ansah, die gekauften Waren gleich mitzunehmen oder verladen zu lassen wie ehemals, wo nur hierdurch dem Käufer die Möglichkeit gegeben war, über die Waren etwa innerhalb eines Monats in seiner Heimat verfügen zu können.

Bereits 1846 sprechen sich Frankfurter Berichte über das nicht mehr Zeitgemässe der Messen aus, obwohl diese Messe die beste seit 1836 war, und 1848 wird von 102 auswärtigen Firmen in einer Eingabe an die Handelskammer energisch die Verkürzung der

Messe gefordert, da bei den 4 Wochen lang sich hinziehenden Messen die Verluste an Zeit wie Kosten in keinem Verhältnis zum Absatz mehr ständen. Thatsächlich werden die Messen vom Frühjahr 1850 an um 1 Woche verkürzt.

d. Ueber die Anzahl der fremden Verkäufer zur Messe sind wir bis 1853 gut unterrichtet. 1836 waren zur Ostermesse 970 auswärtige Messfieranten anwesend, zur Herbstmesse 861, von denen 372 und 322 mit Leder handelten (also ein sehr reichliches Drittel). Für dieses Jahr kennen wir auch die Anzahl der heimischen Verkäufer, die 1205 und 1130 betrug. Ob hierbei die in der Stadt bestehenden festen Läden mitgezählt sind, oder nur die provisorisch aufgeschlagnen Messbuden, wie viel hievon Krämer etc. sind, wissen wir nicht. Die Zahl der auswärtigen Verkäufer scheint zunächst zu steigen, wenn wir einer Stichprobe, die uns die Ueberlieferung der Zahlen für die Ostermesse 1837 giebt (961 vereinsländische 110 nicht vereinsländische Fieranten, darunter 346 auswärtige Händler mit Leder), typische Bedeutung beimessen dürfen. Thatsächlich hätte in den ersten Jahren, wo viele Warengattungen noch von Kaufleuten zur Messe gebracht wurden, dieses Anwachsen nichts Ueberraschendes. Sobald die Industriebetriebe ihre Produktion auf grössere Gebiete ihrer Branche ausdehnen und deshalb selbst zur Messe kommen können, fällt die Zahl der Fieranten, um mit dem Allgemeinerwerden dieses Verlaufs der Entwicklung für alle Arten von Industrieen langsam zu steigen. Die Entwicklung des Verkehrs macht die Einrichtung der Messen an sich überflüssig und lässt die Zahl der Messfieranten sinken. Die kleinste Zahl von Messfieranten, die überliefert ist, ist Ostern 1841: 870 (davon 67 nicht vereinsländische, die grösste Herbst 1852: 1070 (darunter 110 nicht vereinsländische). Ueber 1852 hinaus haben wir keine Angaben. Der Versuch, aus der Herkunft der Fieranten Schlüsse auf die Gestaltung und Entwicklung der Messen zu machen, ist vergeblich. Es wächst die Zahl der Fieranten aus allen vereinsländischen Staaten, mit Ausnahme Sachsens, langsam an. Da die Messe auch ein grosser Detailmarkt und wegen der geringern Unkosten, sind die Fieranten aus den angrenzenden und nahen Ländern verhältnismässig sehr stark vertreten, so stellt das Grossherzogtum Hessen ca. $^1/_6$, Kurhessen ca. $^1/_{13}$, Hessen-Nassau etwa $^1/_{18}$ aller Fieranten: 1852, Herbst, beträgt die Zahl der aus diesen 3 Staaten und Hessen-Homburg erschienenen Fieranten 345 von 960 vereinsländischen insgesamt.

Die Möglichkeit die Messen durch die Entwicklung des Eisenbahnnetzes anstatt mit Waren mit Mustern besuchen zu können, äussert ihre Wirkung naturgemäss zunächst bei der Abnahme der Warenmenge, die aus weiter entfernten Gebieten zugeführt wird. So nimmt die Zufuhr aus den westlichen Provinzen Preussens nur von 21050 Ztr. Ostern 1843 auf 16766 Ztr. Herbst 1853 ab (immer natürlich mit beträchtlichen Schwankungen), hingegen die Zufuhr aus den östlichen Provinzen von 3389 Ztr. Herbst 1843 auf 661 Ztr. Herbst 1853. Naturgemäss sind es die spezifisch schweren und relativ wertloseren Waren, an denen zunächst die Fracht gespart wird, so Eisenwaren, Baumwoll- und Wollenwaren (— Leder hingegen wird gern selbst an Ort und Stelle des Kaufs geschafft, wegen der Schwierigkeit fungible typische Qualitäten festzustellen —). Eisenwaren sinken in den 10 Jahren von 1843—53 auf ein Viertel, Wollen- und Baumwollwaren auf die Hälfte der anfangs zugeführten Quantität.

Solche Waren, bei denen benachbarte Gebiete starke Produzenten sind, sinken natürlich in der Zufuhr wenig, so Leinenwaren und z. T. Porzellan, wenn bei diesem Artikel auch die Zunahme des Wertes der Ware durch die Thüringische Nippes- und Bijouterieindustrie eine längere reale Zufuhr gestattet.

Von den zugeführten Waren ist Leder stets ca. $^{2}/_{5}$ der Gesamtmenge, Baumwollwaren etwa $^{1}/_{7}$, Wollwaren ca. $^{1}/_{13}$, Webwaren insgesamt ungefähr $^{1}/_{3}$. Die übrigen Waren, unter denen Porzellan und im steigenden Masse Kurzwaren die grössten Zufuhren aufweisen, teilen sich in den Rest.

Während die Mehrzahl der Fieranten aus den Vereinsländern Fabrikanten sind, sind die aus dem Ausland importierenden Fieranten durchweg Zwischenhändler — der Importhandel hinkt in seiner Entwicklung stets ein ganzes Stück nach.

e. Ueber die Entwicklung der Messen von 1853—66 haben wir kein Zahlenmaterial. Frhr. *v. Aufsess* sagt 1862 in seinen Beiträgen zur Statistik der freien Stadt Frankfurt, Frankfurt a. M., 1862 (1. Bd., 4. Heft, Seite 30): »Durch die Hebung der inländischen Industrie, die Vermehrung der Verkehrsmittel und die dadurch hervorgerufene grosse Zahl der von Fabrikanten und Grosshändlern entsendeten Geschäftsreisenden, welche zu jeder Zeit den Händler und Konsumenten in die Lage setzen nach Auswahl einzukaufen, erhielten nämlich die Messen einen fast ganz veränderten Charakter; sie vermitteln jetzt weniger mehr durch Aufstellen von

Warenlagern den Weltverkehr im Grossen, ihre Thätigkeit ist mehr zum Detailhandel für einen kleineren Umkreis herabgesunken, und statt Waren- sieht man hauptsächlich Musterlager.« Kleine Fabrikanten fanden sich am Schluss unserer Periode mit Mustern ein, um kleine Engrossortimentsgeschäfte der Umgegend und grössere Detaillisten mit Ware zu versorgen. Die Hauptbedeutung der Messe wird aber das Detailgeschäft mit der aus einer weiten Umgegend zusammenströmenden kaufkräftigen Landbevölkerung und den Industriearbeitern von Offenbach und den sonstigen Fabrikorten der Umgebung. Aus der Messe, die einst die Centrale der Warenversorgung von Deutschland links der Elbe war ist ein — Jahrmarkt geworden.

14. Weit stärker als durch den Rückgang der Messe wurden die Kaufleute Frankfurts durch das Aufhören des Speditionshandels betroffen. Der Speditionshandel in dem Sinne des Wortes, den es im Beginn unserer Periode hat lässt sich vom Grossohandel schwer trennen und wird auch in den amtlichen Aufzeichnungen stets in einem Atem mit diesem genannt. Für den Verkehr in den Zollvereinslanden hatte Speditions- wie Grossohandel schon am Schluss der vorigen Periode einen guten Teil seiner ehemaligen Bedeutung verloren, wenn er auch noch wichtig genug war, um den Handelszweig sehr grosser Firmen zu bilden, dagegen ist für den Import er noch in voller Blüte. Das, was importiert wurde, waren neben Luxusartikeln (die späterhin allein für Frankfurt in Betracht kommen) eben jene Massenartikel typischer Qualität, zu deren Herbeischaffung und Aufstapelung für den voraussichtlichen Bedarf langer Monate sehr grosse Kapitalien nötig waren. Insbesondere sind kleinere Verteilungscentren am Oberrhein und Obermain, wie auch in Schwaben noch immer auf kapitalkräftige Zwischenleute angewiesen, die für sie das Lager in Frankfurt in Bereitschaft hielten. Dies gilt neben den Waren der Baumwoll- und Seidenbranche in hervorragendem Masse von Tabak, Zucker, Kaffee, Droguen, aber auch böhmischen Glaswaren, steirischen Eisenwaren und dergl. Im Jahre 1837 werden die amtlichen Speditionsstrassen »die vom Auslande über Frankfurt a. M. nach dem Innern der Zollvereinsstaaten und transito derselben führen« in den oft citierten Berichten über den Handel der einzelnen Jahre vor der obersten Zollbehörde zusammengestellt. Es sind dies

1. Der Warenzug rhein- und mainaufwärts aus holländischen Seeplätzen nach den oberen Mainhäfen und nach Offenbach und

Hanau (Hauptartikel: Rohzucker, Kaffee, Gewürze, Tabak, Droguen).

2. Der Güterzug von den Hansestädten durch Kurhessen (über Carlshafen, Witzenhausen, Cassel), Frankfurt nach Baiern, Baden, Württemberg, Grossherzogtum Hessen, Schweiz (Artikel: Tabak, Wein, Rum, Droguen und alle englischen Fabrik- und Manufakturwaren).

3. Von Leipzig nach Frankfurt und aus dem Osten über Frankfurt nach dem Süden (böhmische Glaswaren — auch transito nach Frankreich und Spanien).

4. Der Warenzug aus Oesterreich zwischen Elbe und Donau über Eschelkamm, Waldmünchen, Waidhaus (Schafwolle, Wiener kurze Waren, Wiener Shawls, Glaswaren aus Böhmen) — z. T. weiter nach Holland und den Rheinprovinzen und über Aachen nach Belgien.

5. Der Warenzug aus Oesterreich auf der Grenzlinie von der Donau einschliesslich bis zur Schweizer Grenze. (Passau, Freilassing, Pfrondten).

Ueber die erstgenannten 2 Städte hauptsächlich steirische Eisen- und Stahlwaren (weiter als Engrosgut nach Saarbrücken und Kehl) — über Pfrondten italienische Seide, böhmische Glasperlen, Südfrüchte und einige Triester Droguen).

6. Der Güterverkehr auf den Strassen, die längs der Schweizer Grenze bis Basel einbrechen (Lindau, Friedrichshafen, Neuhaus, Schusterinsel) — für den Speditionshandel Frankfurts mit von der grössten Bedeutung —; über Frankfurt weiter nach Leipzig, den Hansestädten und vereinsländischen Fabrikstädten (Artikel: italienische Seide).

7. Der Güterzug rheinthalwärts — mainaufwärts aus der Schweiz bis Frankfurt (Käse, der weiter über Lübek nach Russland geht, Papier, Liqueur, Droguen, die nach dem Nordosten gehen und französischer Wein für das nordöstliche Preussen).

8. Der — für Frankfurt wichtigste — Warenzug auf den Strassen von Basel, längs der französischen Grenze bis Saarbrücken. Er begreift den grösseren Teil des Verkehrs in sich, der mit französischen Baumwoll-, Seiden-, Halbseiden und Wollen-, Manufakturwaren, mit feinen Lederwaren, Porzellan, mit Pariser Kurzwaren, mit Papier und Tapeten, mit Litteraturerzeugnissen und mit Champagner nach fast ganz Deutschland sowie nach dem höheren Norden getrieben wird. Im wesentlichen gehen von hier Manufaktur- und Fabrikwaren — 1. transito Kurhessen — nach

Braunschweig, Hannover und den Hansestädten, 2. nach Sachsen, Preussen, Polen und Russland. Champagner neuerdings auch nach Oesterreich.

9. Der gleichfalls bedeutende Warenzug aus Belgien auf den Strassen über Aachen und Cranenburg, teils direkt zu Lande, teils über Köln rheinaufwärts. (Artikel: 1. belgische Tuche, insbesondere zur Spedition über Frankfurt durch Baiern und Baden nach der Schweiz und Italien, 2. feine und grobe Eisenwaren aus belgischen Fabriken und Maschinenbauwerkstätten, gedruckte Bücher, Strohgeflechte, Strohhüte etc. über Frankfurt zu weiteren Verladungen nach allen Richtungen des Vereinsgebietes und den südlich, nördlich, östlich angrenzenden Staaten.

Die in dieser Aufstellung für Grosso- und Speditionshandel gemeinschaftlich gemachten Angaben können wir wohl so zerlegen, dass alle jene Waren, die fertig veredelte Güter von hohem Gebrauchswert, bisweilen sogar von Kunstwert darstellen, lediglich Gegenstand des Speditionshandels waren, soweit sie nicht von Frankfurter Händlern entweder zum Absatz direkt an die Konsumenten oder doch an Detaillisten bezogen waren. Dagegen werden Rohprodukte und Halbfabrikate, insbesonders aber auch Kolonialwaren zu einem grossen Teil Gegenstand des Grossogeschäftes gewesen sein und vorläufig nur zu einem kleineren Teil Speditionsgut. Das Grossogeschäft geht bei den für uns in Betracht kommenden Kolonialwaren in der folgenden Zeit entweder in das Engrossortimentsgeschäft oder das Kommissionsgeschäft über. Die Spedition aber in der Bedeutung des Wortes, die sie zu Ende der dreissiger Jahre noch hat, hört innerhalb 20 Jahren zu existieren auf. Ihr Feind ist die Entwicklung des Verkehrs. Schon in einem Berichte von 1839 Herbst heisst es: »Dem Umstande, dass die Mehrzahl der Gegenstände des Handels von dem Ort ihrer Erzeugung nach dem Ort ihres Verbrauches zumal bei grösseren Entfernungen nicht immer direkt verladen werden können, verdankt Frankfurt einen grossen Teil seiner Bedeutung als Handelsplatz. Etwa $^1/_3$ des ganzen Handels ist Speditionshandel (von 1316000 Ztr. insgesamt ca. 440000 Ztr. Speditionsgut [1]). Das Minus in der gesamten die Stadt berührenden Gütermenge gegen 1838 von 43000 Ztr. wird wohl ausschliesslich durch die Verringerung

1) d. h. unter den 1 316 000 Ztr. befinden sich ausserdem noch ca. 300 000 Ztr. reines Durchgangsgut, an dem der Handel der Stadt gar nicht interessiert ist (Ueberschlag im Hafen u. dgl.).

des Speditionshandels veranlasst. Diese Abnahme hat aber ihren Grund in der Dampfschiffahrt und dem damit sich ausbildenden direkten Verkehr zwischen Ober- und Niederrhein. Viele englische Waren, die sonst über Hamburg und Frankfurt nach der Schweiz gegangen sind, sind über Holland direkt den Rhein hinauf per Dampfschiff verfrachtet worden«. 1842 giebt der Bericht gleichfalls der Dampfschiffahrt und dem Streben nach direkter Verbindung zwischen den unteren Rhein- und den oberen Mainhäfen die Schuld an dem Rückgang der Spedition. Daneben berichtet er, dass die österreichischen und wallachischen Wollen auf ihrem Wege nach Frankreich nunmehr in der Lage sind den billigeren und graderen Weg über Lindau und Strassburg zu wählen, ohne uns zu erklären, wieso dies bisher unmöglich war.

Zunächst ist also die Dampfschiffahrt der Grund des Rückganges der Spedition, und zwar nicht nur die Binnenschiffahrt, sondern sogar die Seeschiffahrt. Der Wasserverkehr steigt stark; die zunehmende Dampfschiffahrt von Holland aus (daneben freilich auch der Wegfall der früher in Frankfurt üblichen Restitution der Rheinoktroigebühren und die dadurch hervorgerufene völlige Abfertigung der Güter in Köln und Mainz), die verhältnismässig rasche und billige Verbindung Nordfrankreichs und Hamburgs durch Dampfschiffe (Champagner-Verfrachtung!) zwingen die Frankfurter Spediteure, wollen sie die Spedition nicht ganz verlieren, für die Landverfrachtung die äussersten Anstrengungen zu machen. Zunächst ist der Erfolg ihnen günstig, wobei freilich der Verdienst, da auch die konkurrierenden Speditionsplätze, in gleicher Lage wie Frankfurt, die Preise nach Möglichkeit unterbieten und immer härteren Bedingungen sich unterwerfen, allmählich zusammenschrumpft. Die Frankfurter Spedition ergreift zunächst mit Glück die Gelegenheit auf dem Main und dem Ludwigskanal den Transit nach Oesterreich durch Benützung direkter Dampfer an sich zu ziehen, und als 1846 ein neues Triennium des Zollvereinstarifs anhebt, in dem die Zölle erhöht, der Transit aber erleichtert ist, glaubt man in Hinblick auf die Thatsachen 1. der Eröffnung der Main- Neckarbahn, die die Verbindung mit der Schweiz und Südfrankreich herstellt, 2. der Eröffnung der Eisenbahnlinie Paris-Brüssel, die durch die belgisch-rheinische Bahn nach Köln führt, und 3. des direkten Dampfschiffverkehrs nach dem Ludwigskanal auf einen neuen Aufschwung der Spedition rechnen zu dürfen, Schwarzseher fürchten allerdings bereits, dass die Eisenbahnen

bald nicht nur den Transport besorgen, sondern auch Spedition treiben werden, und aus der Eisenbahnverbindung Paris-Köln entnehmen sie nur das Minderwertigwerden der frankfurtischen Eilfuhrverbindung über Metz und Saarbrücken, aber keinen Vorteil für Frankfurt: aber zunächst ist man der besten Hoffnung und im Jahr 1847 beginnt der Bericht mit einer schwunghaften Einleitung über die glückliche Lage Frankfurts zur »Güterbewegung« (in Gegensatz gesetzt zum Eigenhandel).

Der Rausch war kurz. 1849 heisst es: »Der Speditionsverkehr ist dadurch, dass die Güter den längeren Eisenbahnstrecken sich zuwenden und oftmals grosse Umwege durch Wohlfeilheit der Fracht und ungleich schnellere Beförderung mit Zeitgewinn ausgleichen, empfindlich geschwächt worden. So meiden z. B. alle die Güter, die aus dem westlichen und südwestlichen Teil Frankreichs kommen und nach dem nördlichen und nordöstlichen Deutschland und in dieser Richtung darüber hinaus bestimmt sind, z. Z. Frankfurt, um in Frankreich auf der Nordbahn, dann auf der belgisch-rheinischen und Köln-Mindener Bahn ihrer Bestimmung zuzueilen. Selbst Weine aus Burgund und der Champagne, sowie Erzeugnisse der Schweiz beschränken sich darauf den Rhein zu gewinnen, gehen diesen entlang bis Köln, um von da in obiger Richtung weiter zu gehen. Noch bis zum Jahre 1847 kannten alle diese Güter keinen andern Weg als über Frankfurt«. Thatsächlich beträgt der Rückgang der Speditionsgüter aus dieser Richtung fast die Hälfte. Man hofft in absehbarer Zeit in das allgemeine Eisenbahnnetz aufgenommen zu werden, um wieder den Rest der Spedition in die Hand zu bekommen, der den Kaufleuten noch verbleibt, nachdem die Eisenbahnen durch gegenseitige Uebereinkommen den grössten Teil der Geschäfte des Spediteurs haben überflüssig werden lassen, aber erst 1852 geht der Wunsch in Erfüllung. — Den Klagen der Frankfurter Spediteure braucht man nicht grade aufs Wort zu glauben; solange das Eisenbahnnetz erst in den rohen Zügen fertig ist, sind seine Dienste noch in vielen Fällen nötig: der grosse Zug seines Geschäftsbetriebes aber, das Dirigieren enormer Warenmassen quer durch Deutschland, nur gestützt auf sorgfältig gepflegte Verbindungen mit Geschäftsfreunden, ferner Plätze, die Unerlässlichkeit grossen Kapitalbesitzes für Speditionsunternehmungen, die wichtige Stellung innerhalb der Güterverteilung, und daraus resultierend die hohen Gewinnste, das alles war unwiederbringlich dahin. Die

Eisenbahn ist ihr eigner Spediteur; und für die Dienste, die etwa nach 1860 der Spediteur noch verrichten muss, gelingt es ihm nicht irgend welchen Einfluss auf die Preisgestaltung, auf die Spekulation in Waren und die Regelung der Zufuhren zu gewinnen.

15. Das Engrosgeschäft macht in unserer Periode die entscheidende Wandlung vom Grosso- zum Engrossortimentsgeschäft durch. Den Rückgang des Grossogeschäfts kann man denselben Ursachen zuschieben wie den des Speditionshandels. Daneben kommt das oben schon geschilderte Aufhören typischer Qualitäten in Betracht, insbesondere bei »Manufaktur- und Fabrikwaren«. Bei Kolonialwaren bleibt der alte Zustand viel länger bestehen, weil gerade hier 1. die wenigen, gleichbleibenden Qualitäten die gekauft werden, existieren bleiben, weil 2. ein grösseres Kapital und ein grösserer Wagemut als der mittlere Kaufmann durchschnittlich besitzt, dazu gehört, sich auf dem Weltmarkt der Kolonialwaren mit seinen enormen Warenwerten und heftigen Preisschwankungen zu bethätigen. Für Kaffee z. B. behält Frankfurt noch Jahrzehnte lang die Stellung für Süd-Westdeutschland, die heut die Seestädte für ganz Deutschland besitzen. Die Frankfurter Kaufleute kaufen an den holländischen Börsen ihren Jahresbedarf ein, lagern die Ware in Frankfurt und geben hiervon nicht direkt an die Detaillisten, sondern an Engrosgeschäfte kleineren Umfangs ab, die recht eigentlich Engrossortimentsgeschäfte sind, da sie nicht nur Kaffee, sondern alle einschlägigen Artikel der Kolonialwarenbranche in mittelgrossen Quantitäten zur Versorgung der Detaillisten vorrätig halten.

Im Verlauf der Entwicklung verliert sich durch die Entwicklung des Verkehrs der Vorteil, den vordem das grosse Kaffeelager in Frankfurt bot. Die früheren hiesigen Grossogeschäfte ziehen entweder ganz in die Seestädte, oder sie lassen in Frankfurt das Comptoir, die Läger aber an der Küste und verteilen die Ware an ihre Kunden, ohne sie Frankfurt berühren zu lassen. Dann ist es ihnen aber auch gleichgiltig geworden, ob sie Posten von 100 Säcken an eine oder 50 Firmen dirigieren, da eben bis zu diesem Zeitpunkt der Preisunterschied in der Verfrachtung grosser oder kleiner Quantitäten hochwertiger Ware sehr gering geworden ist und man ja bis weit in das Binnenland hinein den ganzen Posten zusammen gehen lassen kann. Aber eine Gewissheit muss der Grossist haben: die Abnehmer von je 2 Sack müssen ebenso kreditwürdig sein, wie vordem der Engrossortimenter, sonst

überlässt er diesem gern dies Geschäft, ebenso wie die Versorgung der Krämer etc. mit kleinstem Bedarf. Und dieser Funktion der Kreditgewährung verdanken die kaufmännischen Zwischenglieder, wie sie der Engrossortimenter darstellt in vielleicht ebensoviel Fällen ihre Existenz, als da, wo sie aus verteilungstechnischen Gründen notwendig sind.

Nach diesem theoretischen Exkurs wollen wir den Verlauf der Entwicklung speziell in Frankfurt besprechen, wobei wir in der Lage sind Mitteilungen aus jener Zeit wiederzugeben, die mit erstaunlicher Schärfe, oftmals im Gegensatz zu Aeusserungen, die man in den letztvergangenen Jahren aus beteiligten Kreisen über Gründe und Tendenz der Zwischenhandelsentwicklung zu hören bekam, das Typische und Massgebende herauszuschälen wissen. Für das Engrosgeschäft waren die Bestimmungen im Zollvereinsvertrage wichtig (Artikel 18, Abs. 3), dass Geschäfts-(Muster-) Reisende, die den gesetzlichen Verpflichtungen zur Erlangung der Berechtigung zu dieser Art des Gewerbebetriebes in dem Vereinsstaat, dem sie oder ihre Auftraggeber angehören, nachgekommen sind, in keinem andern Vereinsstaat zu irgend einer andern Abgabe verpflichtet seien. Das schliesst nicht aus, dass die Vereinsstaaten verlangen, dass die Geschäftsreisenden anderer Vereinsstaaten sich vor Aufsuchen der Bestellungen von ihnen eine Konzessionsurkunde ausstellen lassen: ein Verlust an Zeit, der z. B. in Thüringen die Reisenden verhindert, an einem Tage zwei Staaten zu besuchen. Ob ein Antrag Badens im Jahr 1861 zur Abschaffung dieses Missstandes Erfolg gehabt hat, konnten wir nicht feststellen.

Der Handelsverein hatte Reisende aus Staaten seiner Mitglieder bereits 1829 von Abgaben befreit.

Diese Freiheit des Aufsuchens von Warenbestellungen war in Verbindung mit den Verkehrsfortschritten das eigentliche agens der Umwälzung der Handelsorganisation. Die Frankfurter, die natürlich ihrerseits von dem Mittel der Handlungsreisenden seit jeher den weitesten Gebrauch gemacht haben, sehen in ihnen, mit wehmütiger Resignation die Zerstörer ihrer in den alten Geleisen fortwirtschaftenden grossen Geschäfte, mit ihren ruhig und sicher erworbenen jährlichen grossen Gewinnste. Dass der Geschäftsreisende in Gegenden, die von dem neuen Industrialismus noch gänzlich unberührt sind, erstmalig die Ueberlegenheit moderner Produktion zeigt, neue Bedürfnisse weckt und so der modernen

Industrie erst den Markt schafft, übersehen die zunächst in der Oeffentlichkeit und bei den Behörden zu Worte kommenden Eigentümer, Söhne und Neffen der alteingesessenen Frankfurter Grossogeschäfte völlig. Und manch einer giebt seine Handlung auf, ehe er sich zu einer Aenderung der Grundlagen seines Geschäftsbetriebes versteht.

Die Frankfurtische oberste Zollbehörde berichtet 1839 über den Niedergang des Grossohandels und dem Aufkommen des Engroshandels heutiger Form, wie folgt: »Der Grosshandel verliert in Frankfurt und wohl auch in den andern Handelsplätzen, sofern sie nicht Welthandelsplätze sind, immer mehr an ehemaliger Grossartigkeit. Die eigentlichen Merkmale des ›Gross‹handels, nach welcher der Verkäufer seine Ware nur nach Zentner, Ballen, Stück etc. absetzt, reichen nicht mehr aus einen Handel zu bezeichnen, von dem in diesem Abschnitt die Rede ist. Das gilt insbesonders von dem Handel engros in Fabrik- und Manufakturwaren. In diesen Branchen ist der Grosshändler nur noch der Vermittler zwischen dem Fabrikanten und dem Detaillisten, ohne dass überhaupt das Quantum der an den letzteren verkauft werdenden Ware den Massstab geben darf. Die Veranlassung, dass dieser Teil des Grosshandels in vielen Branchen nur noch ein Detailhandel von etwas grösserem Umfang ist, und nur noch das alleinige Unterscheidungsmerkmal hat, dass der Absatzverkehr nicht mit dem Konsumenten unmittelbar stattfindet, liegt hauptsächlich in der zu grossen Mannigfaltigkeit industrieller Erzeugnisse gleicher Hauptgattungen und im zu häufigen Wechsel der Mode, Umstände, welche dem vorsichtigen Detaillisten anempfehlen von jeder Warengattung möglichst kleine Partieen zu besitzen, dabei aber Lagerreste aus der Mode geschiedener Artikel zu vermeiden.

Eine weitere Veranlassung, dass der Grosshandel in Fabrik- und Manufakturwaren an seiner ehemaligen Gestaltung verliert, ist die von Tage zu Tage fortschreitende Erleichterung in dem Warenbezuge. Die auf den Wasserstrassen vermittelst der Dampfboote und auf den Landstrassen vermittelst der Eisenbahnen (1839!) gebotene Schnelligkeit, welche selbst die Konkurrenz in andern Transportgelegenheiten gegen früher unglaublich steigert, lässt an die Entfernungen der Bezugsquellen kaum noch denken, dahero jeder, sowohl der Grosshändler als der Detaillist nur die Bedürfnisse seines Geschäfts für die nächste Zeit im Auge hat, dahero

grössere Warenbestellungen nicht einmal mehr im Interesse des Beziehenden liegen, indem mit kleinerem Kapitalfond das Geschäft selbst mit grösserem Vorteil betrieben werden kann. — Daher ist es zum Prinzip jedes klugen Kaufmanns geworden, ein zwar nach den Bedürfnissen assortiertes, jedoch möglichst kleines Lager zu besitzen, dasselbe aber, statt dass man sich früher nicht selten für den ganzen Verlauf eines Jahres versorgen musste, möglichst zu erneuern.« In diesen Aeusserungen sind u. E. in nuce die treibenden Kräfte der gesamten modernen Entwicklung des Zwischenhandels vor Augen geführt. Für das Jahr 1839 eine ganz erstaunliche Leistung!

Die Umgestaltung des Frankfurter Handels vollzieht sich natürlich unter sehr unliebsamen Erfahrungen der Frankfurter Kaufleute selbst. Zunächst tritt eine starke seelische Depression ein. Das Ueberhandnehmen der Reisenden, die »Vorliebe« der Fabrikanten mit »Detaillisten« (d. h. Engrossortimentsgeschäften an Plätzen zweiten Ranges) direkt zu verkehren, die Abnahme des Importhandels infolge des Aufschwunges der heimischen Industrie und damit das Verschwinden der letzten Zuflucht für den Handel alter Form lassen die Vertreter der »alten« Firmen an eine neue Handelsblüte der Stadt verzweifeln. Folgendes Urteil aus dem Jahre 1847 (stammend aus den Berichten der obersten Zollbehörde) möge als verhältnismässig unbefangen hier folgen: »Der Fabrik- und Manufakturwarenhandel in Frankfurt a. M. ist durch die Zeitverhältnisse sehr zurückgekommen. Weniger der Umstand, dass beide Messen des Jahres 1847 in ihren Ergebnissen sehr ungünstig gewesen, wozu die Hungersnot die nächste Veranlassung gegeben, sondern es ist vielmehr der Ausdruck dieses Handels im allgemeinen, insoweit derselbe aussermessentlich engros betrieben wird, der nach und nach ein ganz anderer man kann sagen, der eines grossen Detailhandels geworden ist. Es ist dies namentlich der Fall, seitdem die vereinsländische Industrie unter der Aegide der Zollvereinigung so zu Kräften gekommen, dass sie den Handel mit ausländischen Industrieerzeugnissen, wo nicht ganz verdrängen, doch sehr zu beschränken vermocht. Diese Erscheinung, so viel Gutes sich auch in ihrem Gefolge befindet, und welche mit jedem Jahr insofern schärfer hervortritt, als die grossen Geschäfte in ausländischen Fabrik- und Manufakturwaren verschwinden, neue aber an deren Stelle, welche von vereinsländischen Artikel umfassende Lager halten, nicht entstehen, fusst zu-

nächst auf der masslosen Konkurrenz vereinsländischer Fabrikanten, die mitunter zum förmlichen Hausierhandel geworden ist und somit den eigentlichen Grosshandel, wenn auch noch nicht ganz vernichtet, doch zum eignen Schaden sehr beeinträchtigt hat.«

Während so der Handel alten Stiles langsam verschwindet, kommt der neue Engros-Handel empor, der die durch Eisenbahnen und Industrie gegebenen Vorbedingungen ohne Murren benutzt und sich ein Feld für ergiebige, volkswirtschaftlich notwendige Arbeit bereitet. Es ist dies der Engroshandel durch Kommissionäre und Engrossortimenter.

Wie in der oben wiedergegebenen Ausführung vom Jahre 1839 dargethan wird, ist es nicht mehr nötig, Waren für den Bedarf eines langen Zeitraums aufzustapeln. Das hierdurch überflüssig gewordene Kapital benutzen die Kaufleute, um ihren Artikelkreis zu erweitern, um dadurch ihren Kunden, den Detaillisten, die Gelegenheit zu bieten, an einem Ort einen grossen Teil ihres Bedarfs in grosser Auswahl und zu so kleinen Mengen einzukaufen, wie sie schliesslich der Fabrikant selbst einer grösseren Reihe von Artikeln nicht abgeben kann, da sich dann für ihn das Ausschicken von Reisenden nicht mehr lohnen würde. Ob der Engrossortimenter wesentlich höhere Preise berechnet, als sie der Fabrikant fordern müsste, ist noch fraglich, da er ja bei seinem grossen Bedarf sehr billig einzukaufen vermag. Der Engrossortimenter wendet nun alle Ueberschüsse, die ihm sein Geschäft abwirft dazu an, um immer neue Artikelreihen in sein Sortiment aufzunehmen. Diese Entwicklung finden wir bei allen jenen Waren, wo es für den Fabrikanten nicht möglich ist, alle Detaillisten selber aufzusuchen, weil diese ihrer Natur nach so dezentralisiert sind, dass das Aufsuchen jedes einzelnen durch Reisende oder die Versendung der Ware an sie unmittelbar vom Erzeugungsorte aus die Ware in höherem Grade verteuern würde, als es das Einschieben einer besondern Mittelsperson zur Erfüllung dieser beiden Aufgaben thut. Diese Mittelsperson braucht nicht notwendig ein Engrossortimenter zu sein, sie kann auch ein Kommissionär (Agent) sein und zwar dann, wenn es sich um Warenarten handelt, bei denen die Detailgeschäfte, mögen sie noch so sehr dezentralisiert sein, doch immerhin noch auf einem verhältnismässig engen Raum, wie etwa in Frankfurt, zusammenliegen oder aber, falls die Detaillisten ausserhalb in den vielen Marktflecken und kleinen Städten zerstreut sitzen, wenn es sich um

Ware von spezifisch hohem Wert handelt, die die Verteuerung tragen kann, die dadurch entsteht, dass ihretwegen eine Person die Detailgeschäfte bereist.

Unentbehrlich ist aber der Engrossortimenter für alle Waren von so geringem Wert und so ausgedehntem Absatzgebiet, dass sich der Vertrieb an Detaillisten durch besondere Reisende und Agenten nicht lohnt, — oder aber — und das ist die wichtigste Funktion dieses Engrossortimenters —, wo eine Kreditgewährung von längerer Dauer notwendig ist. Dieses Einschieben eines Mittlers mit der Aufgabe zu kreditieren ist aber überall da notwendig, wo die Detailgeschäfte üblicher Weise mit nur geringem Kapital betrieben werden, wo es sich um Saisongeschäfte, bei denen der Absatz sich auf wenige Wochen zusammendrängt, handelt, oder wo der Absatz, wie es in der besprochenen Periode in den kleineren Städten noch durchgängig der Fall ist, zu den Jahrmärkten an wenigen Tagen grösser ist als sonst in Monaten zusammen. Der Fabrikant ist weder in der Lage solange Kredit zu gewähren, wie es der Detaillist braucht (überdies erleichtert sich die Kreditgewährung, wenn sie auf 2 Paar Schultern, den Fabrikanten und den Engrossortimenter abgewälzt ist) noch ist er in der Lage, die Kreditwürdigkeit eines jeden Detaillisten so genau zu kennen wie ein Engrossortimenter, der auch örtlich sich auf ein nicht allzu grosses Gebiet für seinen Absatz beschränkt.

Das Engrossortimentsgeschäft erlebt in Frankfurt seine grösste Blüte auf dem Gebiete der Manufakturwarenbranche und der Mercериewaren. Ueber Merceriewaren urteilt die Handelskammer im Bericht für 1862: »Die Vermittlung zwischen dem Detailverkauf und der Fabrikation findet in diesem Zweige eine besondere Stütze in der endlosen Zahl und Mannigfaltigkeit der hierher gehörenden Artikel aus Baumwolle, Leinen, Wolle, Seide und selbst aus Metalldrähten und Metalllegierungen, welche eine weitverzweigte Geschäftsverbindung mit den verschiedensten Fabrikanten erfordert, wie sie dem Detaillisten nur selten zu Gebote steht.« Auch in diesem Falle weist die Handelskammer auf die Kreditgewährung, die Frankfurt zu Hilfe kommt, hin. Noch stärker als bei Manufaktur- und Merceriewaren spielt die Kreditgewährung ihre Rolle bei Seidenwaren-Engrosgeschäften. Von ganz wenigen Häusern wird die für 1864 sehr respektable Gesamtsumme von 5 Millionen fl. umgesetzt, ein Resultat, das wohl zum Teil dem Charakter der Ware, als Importware, zum grössern Teil der reichen Fun-

dierung dieser Geschäfte und der dadurch möglichen Kreditierung zu verdanken ist.

Eine Rolle, die über die Wichtigkeit der Branche hinausreicht, spielen die Engrossortimentsgeschäfte bei Kurzwaren, wahrscheinlich durch die bei dieser Branche übliche Verbindung von Verlags- mit Handelsgeschäften, eine zum Verhältnis der Wichtigkeit der Branche dagegen zu kleine Rolle spielen sie bei Kolonialwaren. Hier sind 1. die Kreditgewährungen nicht so üblich und 2. werden bei dem enormen Bedarf an diesen Artikeln auch Detaillisten kleinerer Städte um Frankfurt schnell vom Engrossortimentsgeschäft unabhängig und wenden sich zu einem kleineren Teil an die Grossspezialgeschäfte, die in Frankfurt als Ueberreste des alten Grossohandels bestehen geblieben sind, zum grössern Teil an die Kaufleute an der Seeküste.

Gegen Ende der Epoche beginnt bereits die neueste Aera des Handels sich fühlbar zu machen, die Ausschaltung des Engrossortimenters durch das Verkaufen selbst grosser Fabriken, z. B. der Webwarenbranche, an kleinere Detaillisten kleiner Orte.

16. Für den Importhandel mit Fabrik- und Manufakturwaren muss man die ersten Jahre, in denen noch vom Ausland jene Waren eingeführt werden konnten, die Gegenstand des Grossogeschäfts waren, also in der Hauptsache ordinäre Qualitäten, scharf trennen von jener Zeit, wo der Import ordinärer Ware durch den Aufschwung der vereinsländischen Industrie unmöglich geworden war, und in der Hauptsache Luxuswaren Gegenstand des Importhandels bildeten. War in der ersten Zeit das Importgeschäft zu seinem grösseren Teil Grossohandel, zu seinem kleineren Detailhandel mit Luxuswaren, so wird in der zweiten Periode der Handel mit billigeren Importwaren (es sind dies zum kleinsten Teil Webwaren, zum grössten »Modewaren« — für den Bedarf eleganterer Damenkleidung —, daneben Kurzwaren, insbesonders Gebrauchsgegenstände der höheren Lebenshaltung (billigere Nippes, Porzellan- und Glaswaren) Gegenstand des Engrossortimentsgeschäftsbetriebes, oftmals in der Angliederung an derartige Betriebe, die auch verwandte heimische Erzeugnisse vertreiben, während der Handel mit teuren Importwaren (— künstlerischen Kleinkunstgegenstände, teuren Uhren und Pendulen, feinsten Porzellanwaren, Schmuckwaren, Modewaren für den Bedarf der Frauen der reichen Klassen etc. etc. —) dem in Frankfurt zu höchster Blüte gelangenden Detailhandel mit Luxusqualitäten verbleibt. Der

starke Fremdenverkehr Frankfurts, begünstigt durch seine Lage als notwendige Station für den Besuch der Luxusbäder jener Zeit (Baden-Baden, Wiesbaden, Homburg), der Aufenthalt der Diplomaten vom Bundestage, der Reichtum sehr zahlreicher einheimischer Familien, die grossen Gewinnste an der in jener Zeit zu ihrer höchsten Blüte gelangenden Börse schufen für diese teuersten Waren den nötigen Absatz. Der Messhandel in Importwaren erfüllt dieselben Aufgaben wie der Platzhandel darin und hat im Verhältnis zum Gesamtimporthandel eine ziemlich geringe Bedeutung, die sich von Jahr zu Jahr mehr verliert.

17. Das Detailgeschäft in Frankfurt a. M. in dieser Periode wird noch immer von den 2 rechtlich unterschiedenen Arten von Kaufleuten, den Krämern und den Handelsleuten, betrieben. Neben den Krämern treiben auch die Handwerker Detailhandel mit Waren, die der Art nach von ihnen hergestellt sein könnten, thatsächlich aber bereits Erzeugnisse kapitalistischer Unternehmungen sind. Hier sind auch jene Kaufleute (Krämer oder Handelsleute) aufzuführen, die dadurch dass sie nebenbei Verleger sind z. T. in die Produktion hinübergreifen, zum andern Teil aber Zwischenhändler fertig bezogener Waren darstellen. Im allgemeinen werden die Handelsleute die Detailgeschäfte betreiben, zu denen grösseres Kapital und einige kaufmännische Erfahrung gehören. Das sind 1. die umfangreicheren Manufakturwaren-, 2. Modewaren-, 3. Kolonialwaren-, 4. Luxus-, Quincaillerie- und Kurzwarengeschäfte. Dagegen werden die für den Bedarf der ärmeren Bevölkerung bestimmten Geschäfte dieser Branchen, daneben die meisten Merceriewaren- und Lebensmittelgeschäfte in der Hand der Krämer sein. Im allgemeinen kann man sagen, dass ausser bei jenen Detailgeschäften, die dem Luxus dienen, in Frankfurt a. M. durch den bequemen Einkauf bei den einheimischen Engrossortimentern so wenig Kapitalkraft und kaufmännische Erfahrung zum Betriebe der Detailgeschäfte in jener Zeit gehörte, dass der eigentliche »Kleinhandel« weder ein besonders ergiebiges, noch besonderes Ansehen schaffendes Feld kaufmännischer Thätigkeit war. Insbesonders gab es eine ganze Anzahl Engrossortimentsgeschäfte, hauptsächlich der Manufakturwarenbranche, die die Detailversorgung auch der breiteren Schichten der Bevölkerung der Stadt gern pflegten und somit ihren eigenen Kunden Konkurrenz machten. Der Zusammenfluss grosser Käufermassen zu den Messzeiten brachte den Detaillisten guten Absatz, wenn sie sich auch hierin

mit den zahlreichen detaillierenden »Messfieranten« teilen mussten. Berücksichtigen muss man vor allem, dass der Reichtum der Stadt und der fast gänzliche Mangel an Proletariat die Preise, und damit den Verdienst, so hoch hielt, dass von irgend welchem Notstand der Detaillisten, auch der kleinsten, im allgemeinen keine Rede sein konnte. Von dem, was der Entwicklung des Detailhandels in den 70. und 80. Jahren das Charakteristikum gab, das Investieren grosser Kapitalien in den Detailhandel, auch so weit er mit Waren mittlerer und geringer Qualität betrieben wird, und die Ausdehnung der Geschäfte auf immer zahlreichere Artikelreihen, ist bis 1866 in Frankfurt noch nichts zu verspüren.

Volkswirtschaftliche Abhandlungen der badischen Hochschulen.

I. Band.

Herausgegeben von **Carl Johannes Fuchs, Heinrich Herkner, Gerhard von Schulze-Gävernitz, Max Weber.**

1. Heft: **Die Unternehmerverbände (Konventionen, Kartelle).** Ihr Wesen und ihre Bedeutung. Von Dr. R. Liefmann. 1897. Im Abonnement M. 4.—, im Einzelverkauf M. 5.—. 2. Heft: **Colberts politische und volkswirtschaftliche Grundanschauungen.** Von Dr. G. H. Hecht. 1898. Im Abonnement M. 1.60, im Einzelverkauf M. 2.—. 3. Heft: **Genueser Finanzwesen mit besonderer Berücksichtigung der Casa di S. Giorgio: I. Genueser Finanzwesen vom 12. bis 14. Jahrhundert.** Von Dr. Heinrich Sieveking. 1898. Im Abonnement M. 5.—, im Einzelverkauf M. 6.—.

II. Band.

Herausgegeben von

Carl Johannes Fuchs, Gerhard von Schultze-Gävernitz, Max Weber.

1. Heft: **Mannheim und die Entwickelung des südwestdeutschen Getreidehandels. I. Geschichte des Mannheimer Getreidehandels.** Von Dr. Walter Borgius. 1899. Im Abonnement M. 5.—, im Einzelverkauf M. 6.—. 2. Heft: **Mannheim und die Entwickelung des südwestdeutschen Getreidehandels. II. Gegenwärtiger Zustand des Mannheimer Getreidehandels.** Von Dr. Walter Borgius. 1899. Im Abonnement M. 2.50, im Einzelverkauf M. 3.—. 3. Heft: **Die Feldbereinigung auf der Gemarkung Merdingen.** Eine agrarpolitische Studie. Von Ernst Blum. Mit 3 lithographischen Tafeln und 2 Abbildungen im Text. 1899. Im Abonnement M. 2.—, im Einzelverkauf M. 2.50.

III. Band.

1. Heft: **Ueber Wesen und Formen des Verlags (der Hausindustrie).** Ein Beitrag zur Kenntnis der volkswirtschaftlichen Organisationsformen von Dr. R. Liefmann. 1899. Im Abonnement M. 2.80, im Einzelverkauf M. 3.40. 2. Heft: **Zehentwesen und Zehentablösung in Baden.** Von Adolf Kopp. 1899. Im Abonnement M. 3.50, im Einzelverkauf M. 4.20. 3. Heft: **Genueser Finanzwesen. II. Die Casa di S. Giorgio.** Von Dr. Heinrich Sieveking. 1899. Im Abonnement M. 6.—, im Einzelverkauf M. 7.—.

IV. Band.

1. Heft: **Die gesetzlich geschlossenen Hofgüter des badischen Schwarzwaldes.** Von Dr. Georg Koch. 1900. Im Abonnement M. 3.—, im Einzelverkauf M. 4.—. 2. Heft: **Agrargeschichte und Agrarwesen der Johanniterherrschaft Heitersheim.** Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte des Breisgaus. Von Dr. Joseph Ehrler. 1900. Im Abonnement M. 2.—, im Einzelverkauf M. 2.50. 3. Heft: **Fichte's Sozialismus und sein Verhältnis zur Marx'schen Doktrin.** Von Marianne Weber. 1900. Im Abonnement M. 3.—, im Einzelverkauf M. 4.—. 4. Heft: **Beiträge zur Sozialstatistik der deutschen Buchdrucker.** Von Dr. Walter Abelsdorff. Mit einer Vorbemerkung von Prof. Dr. Max Weber und vielen Tabellen. 1900. Im Abonnement M. 2.80, im Einzelverkauf M. 4.—. 5. Heft: **Konfession und soziale Schichtung.** Studie über die wirtschaftliche Lage der Katholiken und Protestanten in Baden. Von Dr. Martin Offenbacher. Mit 4 in den Text eingedruckten Karten und mit Tabellen. 1900. Im Abonnement M. 2.80, im Einzelverkauf M. 4.—.

V. Band.

Herausgegeben von **Carl Johannes Fuchs, Karl Rathgen, Gerhard von Schulze-Gävernitz, Max Weber.**

1. Heft: **Die Entwickelung des Sparkassenwesens im Grossherzogtum Baden.** Von Dr. Friedrich Schulte. 1901. Im Abonnement M. 2.40, im Einzelverkauf M. 3.50. 2. Heft: **Beitrag zur Geschichte des Stadtwaldes von Freiburg im Breisgau.** Von August Gerber. Mit vielen Tabellen. 1901. Im Abonnement M. 3.60, im Einzelverkauf M. 5.—. 3. Heft: **Die Entwicklung des Handels mit gebrauchsfertigen Waren von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis 1866 zu Frankfurt a. M.** Von Hugo Kanter. Mit Tabellen. Im Abonnement M. 4.—, im Einzelverkauf M. 5.—.



